



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 91]  
No. 91]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 21, 2004/वैशाख 31, 1926  
NEW DELHI, FRIDAY, MAY 21, 2004/VAISAKHA 31, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण  
अधिसूचना

मुम्बई, 17 मई, 2004

सं. टीएएमपी/82/2003-सीसीटीएल.—महापत्तन न्याय अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) के अपने प्रशुल्क की समीक्षा करने से संबंधित प्रस्ताव का निपटान करता है।

(मामला सं. टीएएमपी/82/2003-सीसीटीएल)

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल)

...

आवेदक

आदेश

(मई, 2004 के चौथे दिन पारित किया गया)

यह मामला चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) के अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1 सीसीटीएल का दरों का मान प्रारंभ में 14 सितम्बर, 2003 तक की वैधता के साथ मार्च, 2002 में निर्धारित किया गया था। महापत्तन न्याय अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन भारत सरकार द्वारा दिनांक 7-11-2003 को जारी नीतिगत निर्देश के अनुपालन के संदर्भ में टीएएमपी सीसीटीएल के मामले में प्रशुल्क की समीक्षा और संशोधन कर सकता है, ताकि प्रशुल्क निर्धारण के लिए रॉयल्टी/राजस्व को अधिकतम 27% की सीमा तक हिसाब में लिया जा सके। इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल के विद्यमान दरों के मान (तत्कालीन) में कुल मिलाकर 17% की वृद्धि अंतरिम आधार पर अनुमोदित करते हुए 27 नवम्बर, 2003 को एक आदेश पारित किया था और सीसीटीएल को प्रशुल्क समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव 15 दिसम्बर, 2003 तक या उससे पहले प्रस्तुत करने का परामर्श दिया था। अंतरिम दरों के मान की वैधता को पूर्व-निर्धारित तारीख से आगे भी समय-समय पर बढ़ाया गया था।
- 2.2 इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुपालन में सीसीटीएल ने अपना प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है।
- 3.1 सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में उल्लिखित प्रमुख मुद्दे निम्नलिखित हैं :—

क. प्रशुल्क ढांचा

(i) आईसीडी यातायात

चेन्नई से बाहर विभिन्न आईसीडी स्थलों से अधिक मात्रा में यातायात आकर्षित करने के लिए रणनीतिक मूल्य निर्धारण के माध्यम से प्रयासों पर विचार किया जा रहा है। स्थानीय सुपुर्दगी की तुलना में आईसीडी मूल वाले और प्रस्थान करने वाले कंटेनरों के लिए कम परिवहन और यार्ड प्रहस्तन प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है।

(ii) पोतांतरण कंटेनर

पोतांतरण कंटेनरों के लिए संयुक्त प्रहस्तन प्रभारों में 100% की वृद्धि की गई है। इस वृद्धि के बाद भी संशोधित दर लदान और उतराई हेतु प्रभारों का 75% होगी।

(iii) रीफर कंटेनर

रीफर कंटेनर प्रभारों के लिए प्रशुल्क में वृद्धि की गई है, ताकि जोड़ने-खोलने, परिवीक्षण और बिजली की लागत को पूरा किया जा सके। वर्तमान प्रभारों में बिजली की परिवर्तनीय लागत शामिल नहीं है।

(iv) एलसीएल उतराई/लदान प्रभार

वर्तमान प्रशुल्क स्तर लाभकारी नहीं है। टर्मिनल के आसपास सीएफएस में विद्यमान प्रशुल्क स्तरों को ध्यान में रखते हुए प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। इस वृद्धि की क्षतिपूर्ति को कुछ सीमा तक सीएफएस कार्यकलापों के लिए कम विलम्ब शुल्क/क्रेन प्रभारों का प्रस्ताव करके पूरा किया जाएगा।

(v) आयात भंडारण प्रभार

यार्ड में कंटेनरों को रखने की विद्यमान अवधि चिंताजनक है। आयात कंटेनरों को टर्मिनल से हटाने के लिए व्यापार जगत को प्रोत्साहित करने के प्रयास में निशुल्क दिवसों को 3 से बढ़ाकर 4 करने का प्रस्ताव किया गया है। यदि कंटेनरों को निशुल्क दिवसों में नहीं हटाया जाता है, तो भूमि किराया प्रभार कंटेनर के पोत से उतारने के अगले दिन से ही लागू हो जाएंगे। अधिक अवधि तक ठहरने को हतोत्साहित करने के लिए भंडारण दर में 100% की वृद्धि की गई है।

आईसीडी कंटेनरों को 15 दिन की निशुल्क अवधि की अनुमति देने का प्रस्ताव है, यदि दस्तावेजों की कार्रवाई कंटेनर उतारने के 48 घंटे के भीतर पूरी कर ली जाती है। अन्यथा, भूमि किराया कंटेनर उतारने के अगले दिन से ही देय हो जाएगा।

(vi) सीमाशुल्क से मांग

सीमाशुल्क कार्यालय ने जुलाई, 2003 से जून, 2004 की अवधि के दौरान सीमाशुल्क कर्मचारियों के पदस्थापन की लागत के लिए 38 लाख रुपए की राशि मांगी है। यह व्यय भावी अवधि के लिए प्रशुल्क में सम्मिलित किया गया है।

ख. कंटेनर की मात्रा

वर्ष 2002 के दौरान प्रहस्तन किया गया यातायात 3.96 लाख टीईयू था। वर्ष 2003 के लिए यातायात का पूर्वानुमान 4.89 लाख टीईयू है। सामान्य वृद्धि की तुलना में 23.50% की यह आपवादिक वृद्धि क्षमता में हुई वृद्धि से तृतीकोरिन और चेन्नई से यातायात के विपथन के कारण है। तथापि, वृद्धि की वर्तमान प्रवृत्ति 12% है। वर्ष 2004 के लिए यातायात की पूर्वानुमानित वृद्धि 13% और वर्ष 2005 के लिए 10% है। तदनुसार, वर्ष 2004 के लिए यातायात 5,50,310 टीईयू और वर्ष 2005 6,05,341 टीईयू अनुमानित है।

कंटेनर मिश्रण वर्ष 2003 के दौरान देखी गई प्रवृत्ति पर आधारित रही है। तथापि, आईसीडी की मात्रा में वृद्धि पर विचार किया गया है।

ग. राजस्व अनुमान

सीसीटीएल ने वर्ष 2004 और 2005 के लिए विनिमय दर को निम्नानुसार माना है :-

वर्ष 2004	- 1 अमरीकी डॉलर	= 46.55 रुपए
वर्ष 2005	- 1 अमरीकी डॉलर	= 47.02 रुपए

घ. व्यय अनुमान

- (i) वेतन में 12% की वृद्धि।
- (ii) वर्ष 2004 और 2005 के लिए डीजल के मूल्य में 6% की वृद्धि।
- (iii) वर्ष 2003 में सामना की गई विद्युत प्रशुल्क में 16.28% की वृद्धि की तुलना में वर्ष 2004 और 2005 के लिए विद्युत प्रभारों में 10% की वृद्धि।
- (iv) कंपनी अधिनियम के उपबंधों के अनुरूप मूल्यहास दरें।
- (v) वर्तमान प्रवृत्ति के अनुरूप उपरिव्यय अनुमानित किया गया है।
- (vi) ईंधन/विद्युत/मजदूरी को छोड़कर सभी उपरिव्ययों के लिए 6% की मुद्रास्फीति दर का अनुमान किया गया है।

- (vii) इसने प्राधिकरण से वित्तीय निवेश के अभिलाभ और किसी सेवा को प्राप्त करने के लिए भुगतान के बीच विभेद को मानते हुए अनुमेय व्यय के रूप में प्रबंधन फीस (पीएण्डओ पत्तनों को देय) की अनुमति देने का अनुरोध किया है ।
- (viii) इसने वर्णन किया है कि अनुमेय 27% रॉयल्टी और प्रचालन के प्रारंभ से अनुमेय अभिलाभ के बीच विभेदक के कारण कंपनी को हानि हुई है और प्राधिकरण से वर्तमान प्रशुल्क नियतन में इस पर विस्तारपूर्वक विचार करने का अनुरोध किया है ।

सीसीटीएल ने निम्नलिखित का प्रस्ताव किया है :-

क. प्रभारों में वृद्धि : (मार्च, 2002 में नियत प्रारंभिक प्रशुल्क के संदर्भ में)

(i)	दुलाई सहित समेकित जहाजी कुली प्रभार (घाटशुल्क सहित)	45%—50%
(ii)	कंटेनरों को खाली करना	150%
(iii)	परिवहन और लिफ्ट (एलसीएल 20 फुट और एलसीएल 40 फुट)	50%
(iv)	परिवहन और लिफ्ट (आईसीडी कंटेनर)	25%
(v)	उठाने और उतारने का प्रभार	34%
(vi)	अतिरिक्त दुलाई	25%
(vii)	पोतांतरण	100%
(viii)	प्रति कंटेनर घाटशुल्क	45%
(ix)	जहाजी कुली दुलाई, पर खतरनाक बक्सों के लिए प्रीमियम, घाटशुल्क, उठाना और भंडारण	25%
(x)	पोतों के फलक आवरण (हैच कवर), पुनः नौभरण और शटआऊट प्रभार	80%
(xi)	रीफर प्रभार	85%
(xii)	टर्मिनल के भीतर अतिरिक्त आवागमन/दुलाई/स्थानान्तरण	45%
(xiii)	भंडारण प्रभार	100%

ख. दरों के मान में कुछ मुख्य प्रावधान/प्रस्तावित परिवर्तन

- (i) घाट के किनारे तक/से कंटेनर की दुलाई, कंटेनर यार्ड में उठाने/रखने और ग्राहक के वाहन से/तक उतारने/लदान करने के लिए मौजूदा संयुक्त दर को दो विभिन्न दरों नामतः (क) घाट के किनारे तक/से दुलाई सेवा और (ख) ग्राहक के वाहन तक और से उठाने/रखने, सुपुर्दगी/प्राप्ति, में पृथक्कृत किया गया है ।
- (ii) सीएफएस में उतराई के बाद खाली कंटेनर की सुपुर्दगी के मामले में उठाने/रखने का अतिरिक्त प्रभार लगाने के एक नए प्रावधान का प्रस्ताव किया गया है ।
- (iii) आईसीडी कंटेनर की घाट से रेल यार्ड तक/से दुलाई के लिए प्रभार घाट से यार्ड तक/से सामान्य कंटेनर की दुलाई के प्रभारों से कम है ।
- (iv) खतरनाक कंटेनर के भंडारण के लिए 50% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया है ।
- (v) (क) निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि 7 दिनों से घटाकर 4 दिन कर दी गई है (दिनांक 6 फरवरी, 2004 के परवर्ती पत्र में सीसीटीएल ने पुनः निर्यात कंटेनरों के लिए 7 दिनों की निःशुल्क अवधि कर दी ।)

- (ख) आयात कंटेनरों के लिए मौजूदा 3 दिनों की निःशुल्क अवधि बढ़ाकर 4 दिन किया जाना प्रस्तावित है ।
- (ग) अगर आयात कंटेनरों को टर्मिनल से बाहर नहीं हटाया जाता तो पोत से कंटेनरों की उतराई के परवर्ती दिन से भूमि किराया प्रभार लागू होगा ।
- (घ) आईसीडी कंटेनरों के संबंध में यद्यपि 15 दिनों की मौजूदा निःशुल्क अवधि जारी रखने का प्रस्ताव है, फिर भी सीसीटीएल ने प्रस्ताव किया है कि उतराई की तारीख के बाद वाले दिन से कंटेनरों के लदान/सुपुर्दगी की तारीख तक भंडारण प्रभार लागू होंगे, अगर आईसीडी दस्तावेज कंटेनरों की उतराई के 96 घंटे के भीतर प्रस्तुत नहीं किए जाते ।
- (ङ) खाली आयात कंटेनरों के संबंध में पहले 3 दिनों और खाली निर्यात कंटेनरों के पहले 7 दिनों की मौजूदा निःशुल्क अवधि हटाई जानी प्रस्तावित है । सीसीटीएल ने उतरने के बाद वाले दिन से खाली कंटेनरों पर प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है ।
- (vi) ग्राहकों के अनुरोध पर फोर्कलिफ्ट प्रभार, पैकेजबंद/खोलने के प्रभार जैसी नई मदों, पैलेटाइजेशन/डिपैलेटाइजेशन प्रभारों और अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है ।

4.1. सीसीटीएल ने प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तुत लागत व्ययों की उन्हें परिचालित नहीं करने के अनुरोध सहित गोपनीयता बनाए रखने का अनुरोध किया । गोपनीयता के आधार पर ऐसी किसी सूचना को रोकने के अनुरोध पर विचार किया जा सकता है, बशर्ते कि उपयुक्त स्पष्टीकरण दिया जाता है । इसलिए, हमने अपने दिनांक 10 दिसम्बर, 2003 के पत्र द्वारा यथाप्राप्त प्रस्ताव को परिचालित करने के बारे में सीसीटीएल को सूचित किया था । सीसीटीएल ने अपने दिनांक 17 दिसम्बर, 2003 के पत्र द्वारा वर्णन किया कि इसकी लागत संरचना, निवेश योजनाओं और तुलनपत्र की सूचना उसके प्रतिस्पर्धियों को उद्भासित हो जाएगी, अगर प्रस्ताव इस प्रकार परिचालित किया जाता है और प्रारूप दरों के मान, प्रस्तावित वृद्धि और पूर्वानुमानों और आधार, जिसपर वित्त व्यवस्था की गई है, को प्रकट करते हुए अग्रेषण पत्र परिचालित करने का अनुरोध किया । उसने वित्तीय सूचना परिचालित नहीं करने के अपने अनुरोध के समर्थन में प्रशुल्क मूल्यांकन कार्यविधि के खण्ड 8.1 का भी उल्लेख किया । इसलिए, निर्धारित परामर्शी कार्यविधि के अनुसार और प्रशुल्क मूल्यांकन कार्यविधि के खण्ड 8.1 के अनुरूप प्रारूप दरों का मान, मौजूदा और प्रस्तावित दरों, यातायात और आय पूर्वानुमान विहित करते हुए सीसीटीएल का प्रस्ताव चेन्नई पत्तन न्यास और संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधिक निकायों को उनकी टिप्पणी के लिए अग्रेषित किया गया था ।

4.2. प्रयोक्ताओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणियों की एक प्रति सीसीटीएल को उसकी टिप्पणी/सूचना के लिए अग्रेषित की गई थी ।

5.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर सीसीटीएल से हमारे दिनांक 13 जनवरी, 2004 और 8 अप्रैल, 2004 के पत्र द्वारा विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था ।

5.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के प्रत्युत्तर में सीसीटीएल ने दिनांक 6 फरवरी, 2004, 3 मार्च, 2004 और 16 अप्रैल, 2004 के पत्र द्वारा निम्नलिखित स्पष्टीकरण/अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत की हैं :-

I. वित्तीय/लागत विवरण

- (i) सीसीटीएल ने वर्ष 2003 के लिए बिना लेखा परीक्षा के आंकड़े प्रस्तुत किए हैं ।
- (ii) विस्तारित टर्मिनल को चालू करने की तारीख 19 अगस्त, 2002 है । प्रस्तावित उपस्करों के साथ चरण-11 को खोलने के बाद चेन्नई कंटेनर टर्मिनल की निर्मित क्षमता निम्नलिखित के न्यूनतम होते हुए 6,24,000 टीईयू है:-

(क)	उपस्कर क्षमता (6 क्यूसी)	प्रति क्रेन औसत 104,000 टीईयू
(ख)	4 रुकने के औसत दिनों सहित यार्ड क्षमता	औसत 647,032 टीईयू

वर्तमान लगभग 5.1 दिनों के रुकने के दिनों सहित यार्ड क्षमता केवल 507,476 टीईयू है ।

कंपनी लाइनों के साथ अतिशीघ्र अपने बक्सों को सीएफएस सुविधाओं में ले जाने के लिए अथवा अपने ग्राहकों से अतिशीघ्र सुपुर्दगी लेने के लिए प्रयास कर रही है क्योंकि यार्ड स्थान प्रीमियम पर है और टर्मिनल की दीर्घावधिक क्षमता सीमित कर देगा, । कंपनी भंडारण को "राजस्व के स्रोत" अथवा "लाभ अर्जन के स्रोत" के रूप में नहीं देखती, क्योंकि इसका असंकुलित यार्ड होगा और भविष्य में अतिरिक्त घाट क्रेनों की संस्थापना द्वारा घाट की क्षमता बढ़ जाएगी ।

(iii) यातायात के अनुमान भारतीय व्यापार और चेन्नई भीतरी प्रदेश के यातायात की वृद्धि तथा साथ ही घाट की लंबाई, बैकअप क्षेत्र, उपस्कर और अवसंरचना सीमाओं के आधार पर निर्धारित कंटेनर टर्मिनल की क्षमता के हमारे अनुमानों से लिए जाते हैं । वर्तमान 12% की वृद्धि दर की प्रवृत्ति को देखते और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि वीसीटीपीएल, तूतीकोरिन, कोचीन आदि के साथ प्रतिस्पर्धा बढ़ेगी, हमने वर्ष 2004 के लिए 12% और वर्ष 2005 में 10% की वृद्धि पूर्वानुमानित की है ।

(iv) सीसीटी टर्मिनल की क्षमता कंटेनरों के रुकने की अवधि द्वारा प्रतिबंधित है । कंटेनरों के रुकने की अवधि प्रशुल्क संरचना द्वारा नियंत्रित की जा सकती है । वर्तमान लगभग 5.1 दिनों के रुकने की अवधि से क्षमता 507,476 टीईयू तक प्रतिबंधित है । वर्ष 2004 और 2005 के लिए अनुमानित थ्रूपुट प्राप्त करने के लिए यार्ड में कंटेनरों के रुकने की अवधि कम करने के विभिन्न विकल्पों का विश्लेषण किया गया है । वर्धित भंडारण प्रशुल्क कंटेनरों को तत्काल टर्मिनल से ले जाने के लिए व्यापार को प्रोत्साहित करेगा । इसके परिणामस्वरूप, टर्मिनल को कम भंडारण आय होगी, परंतु यह उसे व्यापार की वृद्धि की पूर्ति करने की चुनौती का सामना करने में समर्थ बनाएगा ।

(v) वर्ष 2003 के लिए अन्य आय का ब्यौरा निम्नानुसार है :-

(क) कम निष्पादनकारी आस्तियों की बिक्री पर लाभ - 75.60 लाख रुपए ।

(ख) कार्यस्थल में निर्माण कार्य से उत्पादित स्कैप से आय - 80.76 लाख रुपए ।

(ग) निर्माण कार्य के लिए संविदाकारों को दिए गए स्थान से किराया आय - 3.74 लाख रुपए ।

भावी वर्षों में ऐसी आपवादिक असाधारण आय की प्रत्याशा नहीं करते हैं ।

(vi) प्रचालन और प्रत्यक्ष मजदूरी/अनुरक्षण मजदूरी

यद्यपि, विचारित मुद्रास्फीति 6% की दर पर हैं, फिर भी वेतन में वृद्धि निम्नलिखित कारणों से 12% की दर पर पूर्वानुमानित है :-

(क) वेतन की वृद्धि भारतीय दशाओं में कभी भी मुद्रास्फीति पर आधारित अथवा उससे संबद्ध नहीं होती । मुद्रास्फीति सामान्यतया वेतन वृद्धि के संघटकों में से एक है ।

(ख) विभिन्न उद्योगों में औसत वृद्धि 10% से 15% के बीच है ।

(ग) पत्तन उद्योग को उपस्करों के प्रचालन के लिए कुशल श्रमिकों की अपेक्षा होती है । तदनुसार, बढ़ते हुए प्रतिस्पर्धी वातावरण में कुशल श्रमिक बल रखने के लिए वेतन की वृद्धि अन्य समान टर्मिनलों के समरूप होनी होगी ।

भारत में पारिश्रमिक पर सर्वेक्षण प्रख्यात मानव संसाधन परामर्शदाता मैसर्स हेविट एण्ड एसोसिएट्स द्वारा किया गया है । सर्वेक्षण के परिणामों के अनुसार भारतीय उद्योग के लिए वेतन वर्ष 2004 में 12.3% तक बढ़ना प्रत्याशित है ।

(vii) उपस्कर प्रचालन लागत

(क) वर्ष 2003 के दौरान विद्युत की लागत में वृद्धि मुख्यतः 4 नए अतिरिक्त पोस्ट पेनामैक्स क्यूसी प्रारंभ करने और नए रीफर स्थल और नई यार्ड प्रकाश व्यवस्था सक्रिय करने के कारण है।

खपत की गई यूनिटों में वृद्धि की दूसरी वजह दीर्घ अवधि से खड़े रीफर कंटेनरों, जिन्हें सीमाशुल्क द्वारा लगभग एक वर्ष के लिए रोक रखा गया है, के कारण है। सीमाशुल्क द्वारा 40 फुट के लगभग 42 अदृश रीफर कंटेनरों को रोके रखा गया था और वे यार्ड में औसतन 193 दिनों के लिए थे और सीमाशुल्क द्वारा रोके रखे गए 40 फुट के लगभग 16 रीफर कंटेनर यार्ड में 365 दिनों से अधिक के लिए पड़े हुए थे। लंबी अवधि तक कंटेनरों के रुके रहने की प्रवृत्ति जारी रहने का अनुमान है।

(ख) डीजल के मूल्य में वृद्धि

वृद्धि को 6% की बजाय 7% के रूप में पढ़ा जाना चाहिए। वर्ष 2003 के दौरान औसत मूल्य लगभग 21.84 रुपये प्रति लीटर रहा है। वर्ष 2002 की तुलना में 2003 के औसत मूल्य की वृद्धि 15.61% है। यद्यपि, वर्ष 2002 की तुलना में वृद्धि प्रतिवर्ष 15% से अधिक रही है, फिर भी पिछले दो से तीन महीने के औसत के आधार पर केवल 7% वृद्धि मानी गई है। वर्तमान दर लगभग 23.81 रुपये प्रति लीटर है। इस वृद्धि को देखते हुए उच्चतर प्रतिशतता पर विचार किया जा सकता है।

(viii) प्रचालन उपस्कर मूल्यहास और गैर-प्रचालन उपस्कर मूल्यहास

कंपनी अधिनियम और मूल्यहास के लिए साधारणतया स्वीकृत सिद्धांतों के अनुसार उपस्कर को उसकी चालू अवधि में ही मूल्यहासित करना होता है। मूल्यहास की दर उनकी शेष उपयोगी अवधि पर विचार करते हुए निकाली जाती है। उनकी शेष उपयोगी अवधि निकालने में नए उपस्कर की अवधि के उसी मानदंड का प्रयोग किया गया है।

(ix) (क) पूर्व के अनुमानों के अनुसार दी गई उपस्कर अधिप्राप्ति योजना इस तथ्य पर आधारित थी कि सीएचपीटी के उपस्करों को पूर्णतः पुनःमार्जित किया और प्रयोग किया जाएगा। तथापि, उस दशा, जिसमें ये उपस्कर सौंपे गए थे, के कारण और प्रौद्योगिकीय अप्रचलन के कारण बाजार में कल-पुर्जों की अनुपलब्धता और उन कंपनियों, जिन्होंने इन उपस्करों का विनिर्माण किया, के बंद होने के कारण सीसीटीएल के पास खरीदे गए उपस्करों के लिए अग्रिम देने के अतिरिक्त कोई विकल्प नहीं बचा था। कंपनी अपने प्रचालन के लिए 4 नई क्रेनों और 10 आरटीजी का आयात कर चुकी है। वर्ष 2004 में आरटीजी की अधिप्राप्ति को 3 से सुधारकर 2 किया गया है।

(ख) मुख्य सिविल परिवर्धनों के आंकड़े निम्नानुसार हैं :-

वर्ष 2003	(आंकड़े करोड़ों में)
घाट पुनः मार्जन	25.07 रुपए
नया रीफर यार्ड/यार्ड का पुनः मार्जन	27.35 रुपए
वर्ष 2004	
प्रचालन भवन	12.36 रुपए
घाट पुनः मार्जन	13.95 रुपए
यार्ड पुनः मार्जन	28.77 रुपए

(ग) उपस्करों के लिए विचारित उत्पादकता मानदंड और कार्यनिष्पादन मानक निम्नानुसार हैं :-

4 नए घाट क्रेन	प्रतिवर्ष 90,000 कंटेनर
2 पुराने सीएचपीटी के क्रेन	प्रतिवर्ष 60,000 कंटेनर
10 नए आरटीजी	प्रतिवर्ष 63,000 संचलन
6 पुराने सीएचपीटी के आरटीजी	प्रतिवर्ष 42,000 संचलन

पास में रखे और योजनाबद्ध किए जा रहे उपस्कर वर्ष 2004 और 2005 में टर्मिनल द्वारा पूर्वानुमानित मांग की पूर्ति के लिए पर्याप्त हैं। टर्मिनल को सप्ताह के दौरान शीर्ष क्षमता की पूर्ति के लिए तैयार किया जाना चाहिए, क्योंकि पोत का आवागमन सदैव समान नहीं रहता।

(ख) अन्य व्यय

(क) वर्ष 2004 और 2005 के लिए सीमाशुल्क लागत वसूली अनुमान 6% की वृद्धि सहित उनके बिल के अनुसार समान आधार पर किए गए हैं।

(ख) पट्टे पर दिया गया एबीजी आरटीजी प्रचालनरत नहीं है, क्योंकि उसके विरुद्ध न्यायालय का मामला है। प्रशुल्क के संगणन के प्रयोजनार्थ केवल सितम्बर, 2004 तक संविदा के अधीन देय किराया प्रभार पर विचार किया गया है।

(ग) (i) आरटीजी फोर्कलिफ्ट और आईटीवी/आरएस पर पट्टा किराया प्रभार रियायत करार के अनुसार है।

(ii) सीएफएस में प्रचालन के लिए 8 फोर्कलिफ्टों का प्रयोग किया जा रहा है। ये बैटरी-चालित फोर्कलिफ्ट हैं और प्रत्येक का किराया प्रभार वर्ष 2003 के लिए प्रतिमाह प्रति फोर्कलिफ्ट लगभग 55,000 रुपए है। वर्ष 2004 और 2005 के लिए पूर्वानुमानित वार्षिक मात्रा के दृष्टिगत 9 फोर्कलिफ्ट किराए पर लिए जाने अनुमानित हैं।

(iii) आईटीवी किराया प्रभार 110 रुपए प्रति टीईयू की दर में है।

(घ) 285 मीटर के विस्तारित टर्मिनल को दिनांक 19 अगस्त, 2002 को सौंपा गया था। तदनुसार, वर्ष 2002 के लिए पट्टा प्रभार केवल 4 महीने के लिए है। वर्ष 2003 के लिए पट्टा प्रभारों में विस्तारित सुविधा के पूर्ण वर्ष का प्रभार शामिल है। वर्ष 2004/2005 के पट्टा किराए में वृद्धि 5% है, जो दरों के मान में उल्लिखित मानदंडों के अनुसार है।

(xi) तकनीकी सेवा फीस

सीसीटीएल द्वारा तकनीकी सेवा फीस का भुगतान विभिन्न सेवाओं, जिनका प्रयोग सीसीटीएल टर्मिनल के प्रचालन के लिए सीएचपीटी के प्रति अपने दायित्व की पूर्ति के लिए करता है, के प्रावधान के लिए पीएण्डओ को किया जाता है। आयकर अधिनियम की धारा 92 में, अन्य बातों के साथ-साथ उपरोक्त व्यय की कटौती के रूप में अनुमेयता की व्यवस्था है। तदनुसार, टीएसए भुगतान विनियमकों द्वारा समुचित और औचित्यपूर्ण व्यवसाय व्यय माना जाना चाहिए और उसे लागत आधारित प्रशुल्क के परिकलन में शामिल करने की अनुमति दी जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, एफआईपीबी और भारतीय रिजर्व बैंक ने टीएसए के भुगतान को विधिवत अनुमोदित किया है।

(xii) सामान्य उपरिव्यय

(क) जब अंतिम लागत पत्रक से तुलना की जाए, तब सामान्य उपरिव्यय में वृद्धि 53% (2002) और 25% (2003) है, जिसे पूर्व प्रशुल्क नियतन के भाग के रूप में राजपत्रित किया गया था। वृद्धि मुख्यतः विभिन्न क्षेत्रों के स्वचालन की वजह से सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) पर हुए व्यय के कारण थी।

- (ख) यद्यपि, प्रतिशतता के रूप में विपणन/मनोरंजन व्यय 372% की वृद्धि से अनुमानित किया गया प्रतीत होता है, वास्तव में वृद्धि लगभग 40 लाख रुपए है। यह वृद्धि मुख्यतः नए टर्मिनलों के बीच अत्यधिक प्रतिस्पर्धा को देखते हुए चेन्नई में मात्रा बनाए रखने और बढ़ाने के लिए उन विपणन प्रयासों, जिन्हें दिल्ली, तूतीकोरिन, हैदराबाद, बंगलौर आदि विभिन्न स्थानों में किया जाना आवश्यक था, के कारण है।
- (ग) वर्ष 2003 में 2002 की तुलना में सूचना प्रौद्योगिकी संबद्ध उपरिव्यय में तीव्र वृद्धि मुख्यतः टर्मिनल प्रचालन सॉफ्टवेयर (नोविस) के लिए पूर्ण वर्ष के वार्षिक अनुरक्षण प्रभार के कारण थी। वर्ष 2002 के दौरान वार्षिक अनुरक्षण प्रभार केवल 2 तिमाहियों के लिए अदा किया गया। वर्ष 2003 के दौरान वार्षिक अनुरक्षण प्रभार संपूर्ण वर्ष के लिए अदा किया गया है। वर्ष 2004/2005 के लिए वृद्धि केवल 5% है।
- (xiii) बट्टे खाते डाला गया प्रारंभिक और अपफ्रंट भुगतान
- इंस्टीट्यूट ऑफ चार्टर्ड एकाउंटेंट्स ऑफ इंडिया (आईसीएआई) की मार्गनिर्देश टिप्पणी 3-5 वर्षों की अवधि में प्रारंभिक व्यय को बट्टे खाते डालने की सिफारिश करती है। अंतर्राष्ट्रीय लेखाकरण मानक उन्हें पहले वर्ष में ही व्यय के रूप में प्रभारित करने की अपेक्षा करते हैं। जब ऐसे व्यय के लेखाकरण के साधारणतया स्वीकृत सिद्धांत हैं, तब महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के लिए लागत के लेखाकरण की विभिन्न विधि का सुझाव देना और उसे परियोजना की समयावधि में बट्टे खाते डालना अनुचित है।
- अपफ्रंट भुगतान परियोजना की समयावधि में बट्टे खाते डाला जा रहा है। यह पुनः साधारणतया स्वीकृत सिद्धांत पर आधारित है। प्रस्ताव साधारणतया स्वीकृत सिद्धांत पर आधारित है और एकरूपता के प्रयोजनार्थ महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भी उसी का अनुपालन करना चाहिए।
- (xiv) अन्य व्यय
- वर्ष 2003 के लिए पूर्वानुमानों में त्रुटि हुई थी, जिसे सुधार दिया गया है। ब्याज प्रभारों में कोई परिवर्तन नहीं है, क्योंकि वह वास्तविक राशि पर आधारित है।
- (xv) करस्थान
- अन्य विनियामक क्षेत्रों में कर-पूर्व और कर-पश्चात अनुमेय अभिलाभ के उदाहरण हैं। निवेशक आयकर विनियमों से उत्पन्न होने वाली अनिश्चितता दूर करने के लिए कर-पश्चात अभिलाभ अर्जित करने को अधिमान्यता देंगे। प्रशुल्क 2 वर्षों के लिए नियत किया जाता है। आयकर संरचना और कर की दरें वित्त अधिनियम के माध्यम से वार्षिक संशोधन अथवा अभिलाभ की अनुमेय दर में समतुल्य परिवर्तन किए बिना अधिभार अथवा नया कर प्रारंभ करने से निवेशक के अभिलाभ की प्रत्याशा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है। तदनुसार, प्राधिकरण से प्रशुल्क नियत करने के लिए कर संबंधी व्यय को हिसाब में लेने की पुनः अपील की जाती है।
- (xvi) लेखे प्रत्येक कार्यकलाप के आधार पर नहीं रखे जाते हैं, क्योंकि विभाजन का निर्णय करना बहुत बोझिल और कठिन है। इसलिए, कार्यकलाप-वार विवरण प्रदान नहीं किया जा सकता।
- (xvii) पृथक्करण भुगतान
- पृथक्करण भुगतान, जो 30 वर्षों के बाद प्राप्त किया जाएगा, हमारे प्रशुल्क का परिकलन करते समय आज समायोजित नहीं किया जा सकता। पृथक्करण भुगतान का प्रयोग विभिन्न सांविधिक और कार्यविधि अपेक्षाओं के पालन के लिए किया जाएगा।
- (xviii) कार्यचालन पूंजी संबंधी स्पष्टीकरण
- वर्ष 2002 की तुलना में कार्यचालन पूंजी में वृद्धि मुख्यतः सिविल संविदाकारों को देय भुगतान के कारण है। वैश्विक रूप से शिपिंग लाइन्स ऋण सुविधाओं का लाभ उठाते हैं और हमसे वही अपेक्षा करते हैं। इसके अतिरिक्त, वर्तमान देयताओं में कमी होगी, क्योंकि प्राप्तियों से संबद्ध अधिकांश पूंजी व्यय फरवरी, 2004 से मौजूद नहीं होगा।



## II. दरों का मान

## (i) प्रशुल्क वृद्धि

अवसंरचना उद्योग होने के कारण लागतों का लगभग 80% नियत है। कार्यकलाप—वार लागत निर्धारण करना न केवल समय लेने वाला, बल्कि नियत लागत के विभाजन का आधार भी निर्धारित करना कठिन है। इस अतिरिक्त, पत्तन के पास उन बॉक्सों की किस्म, जिसका यह प्रहस्तन करेगा, पर कोई नियंत्रण नहीं है। एकमात्र ऐतिहासिक विश्लेषण पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए गए बॉक्सों का आकार निर्धारित करने में सहायता नहीं करेगा।

## (ii) अनुसूची 3.1.2 और 3.1.3 तथा अनुसूची 3.3.2 और 3.3.3

घाट के किनारे से/तक कंटेनरों की ढुलाई, कंटेनर यार्ड में उठाने/उतारने और ग्राहक से/तक उतराई/लदान के लिए मौजूदा प्रशुल्क का पृथक्करण निम्नलिखित कारणों से है :-

- (क) अब प्रस्तावित दर का ब्योरा उसी के समान है, जैसा प्रहस्तन प्रभारों के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुपालन किया जा रहा था। हमारे पहले के दरों के मान में कंटेनर को ग्राहक के वाहन तक/से सुपुर्दगी तक एक समेकित दर अनुमोदित की गई थी।
- (ख) अनुमोदित लदान/उतराई प्रभार 20 फुट के लिए 550 रुपए और 40 फुट के लिए 825 रुपए, 20 फुट के लिए 1050 रुपए और 40 फुट के लिए 1525 रुपए था, जहां सेवाओं में कंटेनर यार्ड से/तक ढुलाई और उसकी सुपुर्दगी/प्राप्ति शामिल थी।
- (ग) टर्मिनल की प्रचलनात्मक आवश्यकताएं पत्तन—दर—पत्तन भिन्न—भिन्न होती हैं। 2 वर्षों से अधिक के हमारे अनुभव के आधार पर हमने टर्मिनल और व्यापार जगत की स्थानीय प्रचलनात्मक आवश्यकताओं के उपयुक्त होने के लिए प्रशुल्क को पुनःसंरचित किया है। यहां पत्तन के भीतर सीमाशुल्क जांच की जाती है और सीधी सुपुर्दगियां की जाती हैं, जिससे यार्ड में कंटेनरों का स्थानान्तरण होता है। प्रदान की गई सेवाओं के आधार पर प्रभारित करने में एक पृथक प्रभार सहायता करेगा।
- (घ) सीसीटी के और दीर्घावधिक विकास के लिए आईसीडी कंटेनरों हेतु निम्न प्रभार रखने के लिए इसके लिए अपकट्टी कंटेनरों को आकर्षित करने में समर्थ होना महत्वपूर्ण है। दूरी के कारण, सीसीटीएल को अन्य दक्षिण भारतीय पत्तनों, जो समीप हैं, की तुलना में नुकसान है। इसलिए, इसे इन कंटेनरों को आकर्षित करने की आवश्यकता है। इन कंटेनरों को आकर्षित करके उच्चतर मात्रा से सभी ग्राहकों को लाभ प्राप्त होता।

## (iii) अनुसूची 3.2.2 — घाट क्रेनों द्वारा एलसीएल कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार

पूर्व प्रशुल्क पत्रक में उल्लिखित प्रभार ग्राहक के वाहन से अथवा तक “उतराई अथवा लदान” के लिए है। कंटेनर खाली करने के बाद आगे खाली कंटेनर के लदान/उतराई की अपेक्षा होती है। इसलिए, हमने भ्रम से बचने के लिए एक स्पष्टीकारक टिप्पणी के रूप में यह शर्त रखी है।

## (iv) अनुसूची 3.3.2 और 3.3.3 — आईसीडी कंटेनरों और सामान्य कंटेनरों की ढुलाई के लिए प्रभार

निम्नतर दर का प्रस्ताव करने का एकमात्र कारण चेन्नई की ओर आईसीडी कार्गो आकर्षित करने के लिए प्रोत्साहन देना है। आईसीडी से चेन्नई की दूरी देखते हुए ग्राहक को बॉक्स लाने हेतु अदा करने के लिए आवश्यक अतिरिक्त रेल मालभाड़े के कारण हानि होती है।

## (v) अनुसूची 3.4 — शटआऊट प्रभारों की टिप्पणी में संशोधन

अनुसूची 3.4 की मौजूदा प्रशुल्क टिप्पणी 2 के अनुसार शटआऊट प्रभार यानान्तरण के मामले में लागू होगा, अगर मूलतः नामित पोत की बर्थिंग के बाद पोत का नामांकन परिवर्तित किया जाता है। उसे पोत के नामांकन के किसी परिवर्तन के लिए संशोधित किया गया है। पूर्व परिभाषा के आधार पर शटआऊट प्रभार केवल तभी लागू

होंगे, अगर मूल पोत नामांकन परिवर्तित किया जाता है। इस संशोधन से हमारा अभिप्राय एक ही बॉक्स के बहु-शटआऊट को शामिल करना है, क्योंकि इससे बॉक्सों का अंतरण होता है। यह पीएसए सिकाल कंटेनर टर्मिनल और जेनपीटी तथा साथ ही अन्य कंटेनर टर्मिनलों के प्रशुल्क आदेश में भी अनुपालित पद्धति के अनुरूप है।

(vi) अनुसूची 3.6 – खतरनाक कंटेनरों के लिए घाटशुल्क पर 25% प्रीमियम

प्रहस्तन पर 25% का प्रीमियम पहले हमारे पूर्व प्रशुल्क में खतरनाक कंटेनरों के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है। उसे घाटशुल्क पर लागू नहीं किया गया था। घाटशुल्क संपूर्ण बॉक्स प्रहस्तन प्रभार के संघटकों में से एक है। तदनुसार, अगर प्रहस्तन पर 25% लागू किया जाता है, तो उसे घाटशुल्क पर भी लागू किया जाना चाहिए।

(vii) अनुसूची 3.9 – रीफर संबद्ध और अन्य सामान्य सेवाएं

इस समय रीफर संयोजन प्रभार के लिए हमारा प्रशुल्क प्रति 8 घंटे स्लैब के लिए 5.50 अमरीकी डालर है। यह वसूली यहां तक कि विद्युत की परिवर्ती लागतों की पूर्ति भी नहीं करता। हमने प्लग-अनप्लग, अनुवीक्षण तथा साथ ही विद्युत सहित प्रति 8 घंटे की पाली 10.18 अमरीकी डॉलर की संशोधित दर की सिफारिश की है।

(viii) अनुसूची 3.10 – शटआऊट कंटेनर/कंटेनरों के पुनः नामांकन के लिए प्रभार

वर्तमान परिभाषा के अनुसार "शटआऊट कंटेनर" का अर्थ वह कंटेनर है, जिसने वीआईएन द्वारा यथा इंगित पोत हेतु निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश किया है और चाहे किसी भी कारणवश पोत से संयोजित नहीं किया जाता है। इस समय शटआऊट बॉक्स उसी सेवा के अगले पोत अथवा नामांकित पोत में चढ़ा दिया जाता है। अगर बॉक्स को दूसरे पोत के लिए पुनः नामित किया जाता है तो शटआऊट प्रभार दूसरी बार लागू होगा, क्योंकि इसमें यार्ड में आगे अंतरण शामिल होता है। यह सभी कंटेनर टर्मिनलों द्वारा अनुपालन की जाने वाली पद्धति है।

(ix) अनुसूची 3.11 – कंटेनर भंडारण के लिए प्रभार

(क) निम्नलिखित कारणों से खतरनाक कंटेनर के लिए 50% प्रीमियम प्रस्तावित है :-

- डीजी कंटेनर को आईएमडीजी विनियमों के अनुसार श्रेणियों के बीच उचित पृथक्करण की अपेक्षा होती है।
- सभी भू-स्लॉट का उपरोक्त कारण से पूर्णतः उपयोग नहीं किया जा सकता और अधिक भू-स्लॉट का प्रयोग किया जाना होगा।
- खतरनाक बंद, विशिष्ट अग्निशमन प्रणालियों आदि जैसी आपात स्थितियों से निपटने के लिए अतिरिक्त अवसंरचना सृजित करने की आवश्यकता है।
- किसी खतरनाक कंटेनर के प्रहस्तन में प्रदान की जा रही ऐसी विस्तृत सुविधाएं शामिल नहीं होती।

(ख) आईसीडी कंटेनरों के मामले में प्रस्तावित निःशुल्क अवधि और दरें केवल रेल द्वारा भेजे जा रहे आईसीडी को/से संचलन के लिए ही लागू हैं।

(ग) निर्यात एफसीएल और एलसीएल कंटेनरों की निःशुल्क अवधि के संबंध में टंकण की त्रुटि हुई है। हम 7 दिन निःशुल्क रखने का प्रस्ताव करते हैं। खाली कंटेनरों के मामले में हमने उतराई के बाद वाली तारीख से प्रभारित करने का प्रस्ताव किया है। जैसा पहले वर्णन किया गया है, सीसीटी की क्षमता यार्ड द्वारा बाधित है। हम कंटेनर को अतिशीघ्र हटाना चाहेंगे। इसी उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए खाली कंटेनरों पर उतराई के बाद वाले दिन से प्रभारित करने का प्रस्ताव किया जाता है।

- (घ) व्यापार जगत को टर्मिनल से आयात कंटेनरों को हटाने के लिए प्रोत्साहित करने के प्रयास में हमने निःशुल्क दिवस 3 से बढ़ाकर 4 दिन करने का प्रस्ताव किया है, जिसके भीतर कंटेनरों को टर्मिनल से बाहर हटा लिया जाना चाहिए, जिसमें विफल होने पर बाद वाले दिन से पोत से कंटेनर के उतरने तक भूमि किराया प्रभार लागू होगा। इसके अतिरिक्त, यह ध्यान में रखते हुए कि मुख्य पत्तन भूमि का प्रयोग केवल मार्गस्थ प्रयोजनों के लिए किया जाना चाहिए और दीर्घकालीन रुकने को हतोत्साहित किया जाना चाहिए, भंडारण दर में 20 फुट के लिए 2.5 अमरीकी डालर से 20 फुट के लिए 5 अमरीकी डालर की वृद्धि पर विचार किया गया है।

कंटेनर प्रचालकों द्वारा आईसीडी दस्तावेजों को पूरा करने की अपेक्षा के कारण कई आयात आईसीडी कंटेनर यार्ड में रुके पड़े रहते हैं। इस प्रकार, यह सुझाव दिया जाता है कि 15 दिनों की निःशुल्क अवधि केवल तभी उपलब्ध कराई जानी चाहिए, अगर दस्तावेज पोत से उतराई की तारीख से 48 घंटे के भीतर पूरे हो जाते हैं। 48 घंटे के भीतर दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर पाने पर, कंटेनर की उतराई के बाद वाले दिन से भूमि किराया प्रभार लागू हो जाएगा। तथापि, व्यापार जगत द्वारा हमें दिए गए सुझावों के आधार पर हम 48 घंटे की सीमा को संशोधित करके 96 घंटे कर रहे हैं।

- (x) अनुसूची 3.13 — नौवहन को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

जैसा हमारे पूर्व प्रशुल्क में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था, प्रस्तावित प्रभारों को केवल 17% बढ़ाया गया है। इसमें और किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है।

- (xi) अनुसूची 3.12.10 — विविध प्रभार

- (क) हमारे नए दरों के मान में निम्नलिखित विविध प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है :-

	20 फुट	40 फुट
(vii) खतरनाक का स्टिकर लगाना/हटाना (प्रति कंटेनर)	100	100
(viii) प्रति कंटेनर एक द्वार खुला रखने का प्रभार	600	600
(ix) दस्तावेजों का रद्दकरण — प्रति ईआईआर	100	100
(x) खतरनाक कंटेनरों की घोषणा नहीं करना/ गलत घोषणा करना	3,000	4,500
(xi) चलंत सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	400	400

मद सं० (vii), (ix), (x) अधिक दंडात्मक प्रभारों के स्वरूप में ही है, जो अन्य पत्तन प्रचालकों के मामले में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रभारों के समान है। ये सुरक्षा संबंधी गंभीर चूक हैं, जिनके सख्त निवारण की आवश्यकता है।

मद सं० (viii) प्रति कंटेनर एक द्वार खुला प्रभार मूलतः नाशवान उत्पादों का वहन कर रहे कंटेनरों के लिए प्रदान की गई सेवाओं के लिए है। कार्यकलाप में सील काटने, एक द्वार खोलने और एक ओर बंद करने की अपेक्षा होती है। पुनः पोत पर लदान करते समय, पोत तक दुलाई के लिए द्वार को पुनः बंद करने और द्वार दुबारा खोलने पर पोत पर बंद करने की आवश्यकता होती है। मानवशक्ति लागत और शामिल अवधि पर विचार करते हुए 600 रुपये के एक नाममात्र प्रभार का प्रस्ताव किया गया है।

- (ख) नई मदों के लिए प्रशुल्क

सीएण्डएस में नए प्रभारों का प्रस्ताव हमारे प्रयोक्ताओं से सेवा अनुरोध की पूर्ति के लिए किया गया है।

प्रभार वही हैं, जो अन्य सीएफएस प्रचालकों, जो पत्तन के समीपस्थ हैं, द्वारा प्रभारित किए जा रहे हैं। हमने अभी तक उपरोक्त सेवाएं प्रदान करने के लिए संविदाकारों से औपचारिक दर सूचियां नहीं मांगी हैं। प्रस्तावित प्रभारों पर समान कार्यकलाप में लगे विभिन्न संविदाकारों के साथ हुई हमारी मौखिक चर्चा के आधार पर विचार किया गया है।

### III. सीमाशुल्क लागत वसूली

- (i) लागत वसूली प्रभार में परिपत्र सं० 34/2002-सीमाशुल्क और परिपत्र सं० 128/95-सीमाशुल्क दिनांक 14 दिसम्बर, 1995 के आधार पर वृद्धि की गई है।
- (ii) हमने सीमाशुल्क से कंटेनर टर्मिनल प्रवेशद्वार और सीएफएस कार्यकलापों के लिए अधिकारियों के पदस्थापन से संबंधित बिलों के भुगतान की अपनी मांग की समीक्षा करने के लिए कहा है।
- (iii) सीमाशुल्क यह समीक्षा कर रहा है कि क्या कंटेनर टर्मिनल प्रवेशद्वार के लिए प्रभार लगाया जाना चाहिए या नहीं। हमें सीमाशुल्क से कोई सकारात्मक उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

6.1. सीएचपीटी से हमारे दिनांक 13 जनवरी, 2004 के पत्र द्वारा कतिपय बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था।

6.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के प्रत्युत्तर में सीएचपीटी ने अपने दिनांक 12 फरवरी, 2004 के पत्र द्वारा अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं, जिनका सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) 40200 वर्गमीटर के बैकअप क्षेत्र के साथ 285 मीटर घाट लंबाई का विस्तारित टर्मिनल सीसीटीएल को दिनांक 19 अगस्त, 2002 को सौंपा गया था। लाइसेंस करार के अनुसार विस्तारित टर्मिनल सौंपने के बाद उन्हें दिनांक 19 अगस्त, 2002 से 18 अगस्त, 2003 तक की अवधि के लिए 4 लाख टीईयू और उसके बाद प्रत्येक वर्ष 5 लाख टीईयू की गारंटीशुदा थ्रूपुट प्राप्त करनी होगी। 285 मीटर के टर्मिनल चरण-1 की डिजाइनशुदा क्षमता के संबंध में यह वर्णन किया जाता है कि टर्मिनल की क्षमता लगाए गए उपस्करों की संख्या, बर्थ के कब्जे, प्रति घंटे गैट्री क्रेन के आवागमन, उपलब्ध बैकअप क्षेत्र आदि पर निर्भर करती है। इसलिए, पत्तन न्यास द्वारा टर्मिनल की यथार्थ क्षमता का निर्धारण करना संभव नहीं हो सकता। तथापि, निजीकरण के पूर्व जब टर्मिनल का निर्माण पत्तन न्यास द्वारा प्रारंभ किया गया था, तब विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) में 2.5 लाख टीईयू की क्षमता का अनुमान किया गया था।
- (ii) जैसा ऊपर वर्णन किया गया है, टर्मिनल की क्षमता लगाए गए उपस्करों, बर्थ के कब्जे, बैकअप क्षेत्र की उपलब्धता, प्रति घंटे गैट्री क्रेन के आवागमन आदि पर निर्भर करती है, इसलिए पत्तन न्यास कंटेनर टर्मिनल की क्षमता निर्धारित करने की स्थिति में नहीं है, क्योंकि वर्ष 2004-2005 के दौरान संस्थापित किए जाने वाले उपस्करों का ब्योरा पत्तन न्यास के पास उपलब्ध नहीं है। तथापि, वर्ष 2004-05 के दौरान उन्हें लाइसेंस करार के अनुसार 5 लाख टीईयू का गारंटीशुदा थ्रूपुट प्राप्त करना है। 285 मीटर के लिए 2.5 लाख टीईयू की अनुमानित क्षमता पर विचार करते हुए 885 मीटर घाट लंबाई के लिए थ्रूपुट लगभग 7 लाख टीईयू हो सकता है। वर्ष 2004 और 2005 के लिए अनुमानित थ्रूपुट उचित प्रतीत होता है।
- (iii) सीसीटीएल ने पहला चरण दिनांक 30 नवम्बर, 2001 को और दूसरा चरण दिनांक 19 अगस्त, 2002 को अधिग्रहित किया है। उन्होंने कैलेंडर वर्ष 2002 हेतु पत्तन न्यास को पहले चरण के लिए 10.10 करोड़ रुपए और दूसरे चरण के लिए 1.83 करोड़ रुपए अदा किए हैं। उन्होंने 12.5 करोड़ रुपए की मांग की तुलना में वर्ष 2003 के लिए 3.49 करोड़ रुपए का पट्टा किराया अदा किया है। लाइसेंस करार के अनुसार उन्हें पत्तन न्यास को कैलेंडर वर्ष 2004 और 2005 के लिए क्रमशः 13.15 करोड़ रुपए और 13.78 करोड़ रुपए अदा करने हैं।

- (iv) सीसीटीएल को आरटीजी क्रेन का पट्टा अक्टूबर, 2004 तक वैध है। सीसीटीएल ने साथ-साथ ही दिनांक 21 जून, 2003 से मैसर्स एबीजी के साथ की गई संविदा रद्द कर दी और मैसर्स एबीजी को अदा करने के लिए पत्तन न्यास को पट्टा प्रभार का भुगतान नहीं किया है। सीएचपीटी, सीसीटीएल और मैसर्स एबीजी के बीच त्रिपक्षीय करार के अनुसार, सीसीटीएल क्रेन का प्रयोग करेगा और पत्तन न्यास को पट्टा प्रभार अदा करेगा तथा पत्तन न्यास इसके बाद पट्टा प्रभार मैसर्स एबीजी को अदा करेगा।
- (v) यह देखा गया है कि सीसीटीएल की लागत विवरणी पत्तन न्यास को नहीं भेजी गई है, क्योंकि पत्तन न्यास की लागत विवरणी निविष्टि लागतों और उसके औचित्य पर टिप्पणी करने के लिए सभी प्रयोक्ता संघों को भेजी जाती है, जबकि इसे गोपनीय रखा गया है। इस संबंध में, यह अनुरोध किया जाता है कि चूंकि वे पत्तन न्यास के समान आयात और निर्यात सुविधाजनक बनाने के लिए सेवाएं प्रदान कर रहे हैं और उन्हें पत्तन के भीतर एक पत्तन के रूप में माना जाता है, इसलिए इससे पत्तन न्यासों और प्रयोक्ता संघों को निविष्टि लागतों के औचित्य पर अपनी टिप्पणियां देने और उस क्षेत्र, जहां लागत नियंत्रित की जा सकती है, का पता लगाने के लिए लागत विवरणी परिचालित करना अपेक्षित है। पत्तन उसकी तुलना अपनी लागत से कर सकता है और निर्यात प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए विभिन्न क्षेत्रों में लागत की कमी के लिए सुझाव दे सकता है। आगे यह वर्णन किया जाता है कि अंततः अगर प्राधिकरण टर्मिनल प्रचालक के लागत विवरणी की गोपनीयता रखने का निर्णय करता है तो एकरूपता लाने के लिए उसे पत्तन न्यास को प्रदान किया जा सकता है।

7. सीसीटीएल के प्रस्ताव पर उसके प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए चेन्नई में सीएचपीटी में दिनांक 20 फरवरी, 2004 को एक संयुक्त सुनवाई की गई थी। संयुक्त सुनवाई में सीसीटीएल, सीएचपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने विचार प्रस्तुत किए हैं।

8.1. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, सीसीटीएल से अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था और सीसीटीएल ने अपने दिनांक 3 मार्च, 2004 और 5 मार्च, 2004 के पत्र द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया और सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत ब्योरो का वर्णन नीचे किया जाता है :-

- (i) प्रहस्तन प्रभारों की प्रतिशतता के रूप में यानान्तरण लागत नीचे दिए गए अनुसार है :-

		प्रहस्तन की प्रतिशतता के रूप में यानान्तरण			
		20' फुट	40' फुट	20' फुट	40' फुट
सिंगापुर	स्थानीय	82.00	117.00	77%	82%
	यानान्तरण	63.00	96.00	—	—
सलाला	स्थानीय	109.00	165.00	128%	121%
	यानान्तरण	140.00	200.00	—	—
जेबेलेली	स्थानीय	115.00	169.00	121%	114%
	यानान्तरण	139.00	193.00	—	—
पोर्ट किलांग	स्थानीय	50.00	75.00	148%	148%
	यानान्तरण	74.00	111.00	—	—
मुम्बई	स्थानीय	71.00	107.00	87%	86%
	यानान्तरण	62.00	92.00	—	—
तूतीकोरिन	स्थानीय	35.77	53.66	103%	103%
	यानान्तरण	37.02	55.53	—	—

चेन्नई	स्थानीय	50.68	76.02	75%	75%
	यानान्तरण	38.00	57.00	—	—
जेएनपीटी	स्थानीय	64.45	96.67	100%	100%
	यानान्तरण	64.45	96.67	—	—

उपरोक्त पत्तों के लिए यानान्तरण प्रभार हमारे केवल 75% के अनुमान की तुलना में प्रहसन प्रभार के 75% से अधिक है।

(ii) प्रस्तावित पट्टा किराया

(क) 5% की वृद्धि अनुमानित है। वर्ष 2004 के लिए विचार की गई वृद्धि की राशि 1.17 करोड़ रुपए और वर्ष 2005 के लिए 1.80 करोड़ रुपए होती है। सीएचपीटी द्वारा मांगी गई जमानत राशि और पट्टा किराया प्रीमियम पर प्रस्ताव के लिए विचार नहीं किया गया है। सीसीटीएल जैसी बीओटी परियोजनाओं के लिए भूमि किराया प्रीमियम, जमानत राशि और वृद्धि खण्ड लागू नहीं होते हैं।

(ख) भूमि किराया प्रीमियम, जमानत राशि और वृद्धि खण्ड सीसीटीएल द्वारा अधिग्रहण के 2 दिन पूर्व सीएचपीटी के दरों के मान में सम्मिलित किए गए थे। मर्दे सीएचपीटी और सीसीटीएल के बीच विवादाधीन है। हम भूतलक्षी प्रभाव से अपना दावा दाखिल करने का अधिकार सुरक्षित रखते हैं, अगर सीसीटीएल से इन प्रभारों को अदा करने की अपेक्षा होती है।

(iii) यार्ड की क्षमता, रुकने की सकल अवधि और समग्र क्षमता निम्नानुसार है :-

स्टैक की किस्म	उपस्कर की किस्म	टीईयू आधारिक खण्ड	स्टैक की ऊंचाई	स्टैक उपयोग का प्रतिशत	स्थैतिक क्षमता
मिश्रित	आरटीजी	2900	4	70%	8,120
रीफर	आरटीजी	180	3	50%	270
अन्य	आरटीजी	96	1	50%	48
कुल औसत		3,176	3.85	68%	8,438
शीर्ष कारक					119%
सामान्य क्षमता					7,090
रुकने की अवधि					4
दिन					365
समग्र क्षमता					647,032

8.2. जैसी संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई, सीएचपीटी से चेन्नई के आसपास (विशेषकर कॉनकोर और सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रचालित) विभिन्न कंटेनर माल स्थलों में लगाई जाने वाली दरों का ब्योरा एकत्रित करने का अनुरोध किया गया था।

8.3. सीएचपीटी द्वारा अपने दिनांक 12 मार्च, 2004 के पत्र द्वारा कॉनकोर और सीडब्ल्यूसी के सीएफएस प्रभारों से संबंधित ब्योरे से संकलित कॉनकोर और सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाए गए भरने/खाली करने के प्रभार नीचे सारणी में दिए गए हैं :

## खाली करने/भरने के प्रभारों की तुलनात्मक स्थिति

क्र.सं.	मदें	सीसीटीएल		कॉनकोर		सीडब्ल्यूसी	
		मौजूदा	प्रस्तावित	माघवरम	विरुगंबेवकम	माघवरम	विरुगंबेवकम
	प्रति कंटेनर भरना/ खाली करना						
1.	लंबाई में 20 फुट से अनधिक	412.86	978	675(कागो) 1000(धातु स्क्रेप)	1100(भरना)* 1000(खाली करना)	1100 (भरना)* 1000(खाली करना)	
2.	लंबाई में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	619.29	1466	900(कागो) 1000(धातु स्क्रेप)	1700(भरना)* 1100(खाली करना)	1700(भरना)* 1600(खाली करना)	
3.	लंबाई में 40 फुट से अधिक	928.93	1965				

\* माल भराई के प्रभार में ट्रकों से कागो को उतारना और कंटेनर में भरना शामिल होता है।

9.1 प्रयोक्ता प्रस्ताव से संबंधित लागत ब्योरा की माग कर रहे हैं, ताकि वे सीसीटीएल के प्रस्ताव पर सार्थक टिप्पणी कर सकें। चेन्नई में आयोजित संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं ने इस मुद्दे पर गंभीरतापूर्वक विचार व्यक्त किए। इसलिए, हमारे दिनांक 11 मार्च, 2004 के पत्र द्वारा सीसीटीएल को परामर्श दिया गया था कि वे वर्ष 2004 और 2005 के लिए समेकित लाभ एवं हानि लेखा (नियोजित पूंजी से संबंधित हिस्सों को छोड़कर) परिचालित करने के लिए सहमत हो जाएं।

9.2 सीसीटीएल अपने दिनांक 15 मार्च, 2004 के पत्र द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं को वर्ष 2003 और 2004 के लिए समेकित लाभ एवं हानि लेखा परिचालित करने के लिए सहमत हो गया था।

9.3 वर्ष 2002, 2003, 2004 और 2005 के लिए समेकित लाभ एवं हानि लेखा की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की जा चुकी है और कुछ प्रयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं।

10. सीसीटीएल ने अपने 26 मार्च, 2004 के पत्र द्वारा उल्लेख किया है कि अमरीकी डालर की तुलना में रुपए में वृद्धि के कारण अमरीकी डालर में उनके प्रशुल्क मूल्यवर्गीकरण से प्रशुल्क पर भारी प्रभाव पड़ रहा है। इसने यह भी उल्लेख किया है कि डालर की तुलना में रुपया लाभ अर्जित करता रहेगा और रुपए की तुलना में डालर में मध्यवर्धि में विपरीत स्थिति होने की संभावना नहीं है।

इसलिए, सीसीटीएल ने आवश्यक सुरक्षा प्राप्त करने हेतु प्रशुल्क में उचित वृद्धि करने का अनुरोध किया है।

11.1. संयुक्त सुनवाई में निर्णय के अनुसार, प्रस्ताव के लागत ब्योरे प्रस्तुत करने के लिए दिनांक 19 अप्रैल, 2004 को सीसीटीएल के साथ एक अलग सुनवाई सीएसवपीटी परिसर, चेन्नई में आयोजित की गई थी। सीसीटीएल से विशेषकर निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट करने के लिए अनुरोध किया गया था:

(i) निर्दिष्ट संशोधित विदेशी मुद्रा दर पर आधारित लागत विवरण और टीएमपी के दिनांक 27 नवम्बर, 2003 के आदेश द्वारा अनुमत्य वास्तविक (अंतरिम) प्रशुल्क।

- (ii) भण्डारण आय का अनुमान ।
- (iii) वर्ष 2003 के वास्तविक के संबंध में 2004 और 2005 में परिसंपत्तियों का मूल्यहास ।
- (iv) श्रमिक और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागतों में वृद्धि ।
- (v) वर्ष 2004 और 2005 के दौरान प्रस्तावित पूंजी अभिवृद्धि का औचित्य ।
- (vi) क्षमता अनुमान ।
- (vii) पोतांतरण कंटेनर दरों, भण्डारण प्रभारों, सीएफएस प्रभारों, रीफर प्रभारों में प्रार्थित यौक्तिकीकरण/संशोधन और उनसे होने वाली अतिरिक्त आय का औचित्य ।

11.2. सीएचपीटी से इस सुनवाई में उपस्थित रहने और सीसीटीएल के प्रस्ताव पर अपने विचार/टिप्पणियां प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था ।

11.3. मुख्य सीमाशुल्क आयुक्त, चेन्नई से इस सुनवाई में चेन्नई सीमाशुल्क के एक प्रतिनिधि को प्रतिनियुक्त करने का अनुरोध किया गया था, ताकि वह सीसीटीएल में तैनात सीमाशुल्क कर्मचारियों के लिए लागत वसूली के मुद्दे पर स्पष्टीकरण दे सके ।

11.4. सुनवाई में आयुक्त (सीमाशुल्क) ने बताया कि उनके विभाग ने सीसीटीएल प्रचालनों के संबंध में तैनात सीमाशुल्क कर्मचारियों की लागत की वसूली के लिए अपनी पूर्ववर्ती मांग की समीक्षा की है । टर्मिनल में प्रचालनरत सीएचपीटी के समय की स्थिति को देखते हुए सीमाशुल्क ने सीसीटीएल से बकायों अथवा किसी भुगतान से संबंधित फिलहाल अपनी मांग को वापस लेने का सिद्धांततः निर्णय ले लिया है । उन्होंने आगे सूचित किया कि भविष्य में ऐसे भुगतान के दावों के मुद्दे के बारे में शीघ्र ही निर्णय लिया जा सकता है ।

12.1. सीसीटीएल ने अपने दिनांक 23 अप्रैल, 2004 के पत्र द्वारा संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किए और निम्नलिखित प्रमुख मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) आरटीजी के किराए के लिए वर्ष 2004 में मैसर्स एबीजी इंडस्ट्रीज लिमिटेड को देय पट्टा किराया की राशि 3.23 करोड़ रुपए, अब देय नहीं है ।
- (ii) दिनांक 19 अप्रैल, 2004 को आयोजित सुनवाई में सीमाशुल्क प्राधिकारियों ने पुष्टि की थी कि वर्ष 2004 और 2005 के लिए सीमाशुल्क वसूली के रूप में 2.27 करोड़ रुपए और 2.37 करोड़ रुपए की राशि देय नहीं है । सीमाशुल्क की पुष्टि आदेश में दर्ज की जाए ।
- (iii) मात्रा में वृद्धि को शामिल करते हुए 6% की वार्षिक मुद्रास्फीति दर के आधार पर विद्युत प्रभार परिकलित किए गए हैं । तदनुसार, वर्ष 2004 और 2005 के लिए क्रमशः 27 लाख रुपए और 41 लाख रुपए की कमी की गई है ।
- (iv) वर्ष 2004 और 2005 के लिए क्रमशः 2.70 करोड़ रुपए और 2.80 करोड़ रुपए की तकनीकी सेवा शुल्क के रूप में राशि को निकाल दिया गया है, हालांकि सीसीटीएल इस व्यय को शामिल नहीं किए जाने के पक्ष में सहमत नहीं है ।
- (v) प्रारंभिक व्यय परियोजना के कार्यकाल के बाद परिशोधित किए जाते हैं और इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2004 और 2005 में 1.93 करोड़ रुपए की कमी हुई है, हालांकि सीसीटीएल इस कार्रवाई से सहमत नहीं है । टीएएमपी इस स्थिति पर विचार कर सकता है और इस मामले में यह राशि वर्ष 2004 और 2005 के लिए 2.31 करोड़ रुपए मानी जानी है ।
- (vi) इसने अपने परिकलनों के आधार पर अपनी लागतों में वार्षिक पट्टा किराए पर विचार किया है और सीएचपीटी की मांग के आधार पर नहीं । परिणामतः, इसके अनुमानों में पट्टा किराए में वर्ष 2004 में 3.80 करोड़ रुपए



और 2005 में 4.43 करोड़ रुपए की कमी हुई । वर्ष 2004 और 2005 के लिए अब विचार की गई लागत 8.80 करोड़ रुपए है ।

पट्टा किराया संबंधी मामले प्रत्याभूति जमा राशि और एक बार के प्रीमियम सहित मध्यस्थता के अधीन हैं । यदि मध्यस्थ यह निर्णय देता है कि सीसीटीएल को राशि का भुगतान करना है, तब सीसीटीएल के पास पूर्व व्यवस्था से ब्याज सहित राशि का दावा करने का आधार सुरक्षित है ।

- (vii) सीसीटीएल ने कुल मरम्मत और अनुरक्षण लागत को वर्ष 2004 के लिए 329.62 लाख रुपए से बढ़ाकर 332.05 लाख रुपए कर दिया है और वर्ष 2005 के लिए इसे 368.27 लाख रुपए से घटाकर 366.20 लाख रुपए कर दिया है ।
- (viii) अप्रैल, 2004 में लागू दरों के आधार पर इसने वर्ष 2004 के लिए ईंधन की लागत को 21.40 रुपए से संशोधित करके 24.38 रुपए प्रति लीटर कर दिया है और वर्ष 2005 के लिए दर परिकलित करने के लिए 6% की मुद्रास्फीति दर लागू की है ।
- (ix) इसने कंटेनर भंडारण की पूर्ववर्ती प्रस्तावित दरों में 20% की कमी लागू की है ।
- (x) पोतारण प्रभारों की दरों में लगभग 26.26% की कमी हुई है । इससे लदान और उतराई के लिए क्यूसी प्रहस्तन प्रभारों के 59.75% उद्ग्रहण का पता चलता है ।
- (xi) इसने शीफर यार्ड में विद्युत आपूर्ति के लिए प्रभारों में लगभग 24% की कमी लागू की है । तदनुसार, कुल विद्युत लागत को वर्ष 2004 के लिए 6.88 करोड़ रुपए से घटाकर 6.61 करोड़ रुपए और वर्ष 2005 के लिए 8.04 करोड़ रुपए से घटाकर 7.63 करोड़ रुपए किया गया है ।
- (xii) इसने मूल्यहास का परिकलन अनुमानों पर आधारित पूर्ववर्ती परिकलन की तुलना में 2003 (वास्तविक) के आंकड़ों के आधार पर किया है । इसने वर्ष 2005 के दौरान उपस्करों/आईटी हार्डवेयर जैसी परिसंपत्तियों की अभिवृद्धि के लिए मूल्यहास पर विचार किया है, जिस पर इसने पहले विचार नहीं किया था ।
- (xiii) वर्ष 2004 और 2005 के लिए मानवशक्ति लागत का परिकलन प्रस्तुत किया गया है । इसने 12% प्रतिवर्ष पर वेतनवृद्धि की दर को बनाए रखा है ।
- (xiv) इसने वर्ष 2004 और 2005 के लिए विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = 44/- रुपए पर विचार करने का अनुरोध किया है ।
- (xv) सीएचपीटी के साथ विचार-विमर्श के बाद, इसने पूर्ववर्ती 6,47,032 टीईयू के उसी समग्र क्षमता अनुमान को बनाए रखा है ।
- (xvi) इसने चेन्नई और इसके आसपास स्थित अन्य कंटेनर फ्रेट केन्द्रों के माल उतराई प्रभारों की तुलना में निम्नलिखित प्रशुल्क प्रस्तुत किए हैं :-

क्रम सं०	प्रचालन का नाम	कॉनकोर		सीडब्ल्यूसी		सीसीटीएल	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'
1.	माल उतराई	1000	1600	1000	1600	450	650
2.	सील करना	—	—	—	—	200	200
3.	पुनः आकलन एवं मापन	12/सीबीएम	—	—	—	—	—
4.	कंटेनर प्रहस्तन	625	950	240	660		

(xvii) सीसीटीएल ने अप्रैल, 2004 से नवम्बर, 2003 की अवधि के दौरान 53.03 करोड़ रुपए की राशि का घाटा उठाया है। इस आदेश में ऐसी व्यवस्था अवश्य की जाए, जिससे कि सीसीटीएल अगले छह वर्ष अथवा दस वर्ष की अवधि में घाटा पूरा कर सके।

(xviii) टीएएमपी ने 30वें वर्ष के अंत में प्राप्य राशि की जमा वापसी के परिकलन के लिए 30वें वर्ष के अंत में प्राप्य उपस्कर के बही मूल्य पर विचार किया है। यदि संगत अवधि के लिए 100% तक इन परिसंपत्तियों को बढ़ते खाते डालने के लिए टीएएमपी अनुमति देता है और इस समय उनके मूल्यहास पर विचार नहीं किया जाता है तथा इन परिसंपत्तियों को परियोजना के केवल 20वें वर्ष के आसपास अधिग्रहीत किया जाएगा। इस तथ्य को देखते हुए, यह वापस जोड़ने का कार्य तब किया जाएगा, जब ऐसे मूल्यहास पर विचार किया जाता है। इससे यह सुनिश्चित होगा कि संगत अवधि के दौरान प्राप्तियों और लागतों का मिलान किया गया है।

12.2. दिनांक 23 अप्रैल, 2004 के अनुवर्ती ई-मेल में सीसीटीएल ने निम्नलिखित अनुरोध किए हैं :-

- (i) निशुल्क दिवसों के भीतर निकासी न किए गए कंटेनर की उतराई के अगले दिवस से भंडारण प्रभार लगाए जाने के अनुरोध को स्वीकार किया जाए।
- (ii) भंडारण आय 20' वाले कंटेनर के लिए 5 अमरीकी डॉलर और 40' वाले कंटेनर के लिए 10 अमरीकी डॉलर तथा आयात कंटेनरों के लिए 4 दिन के औसत विश्राम समय की परिकल्पना के आधार पर परिकलित की गई है।
- (iii) खाली कंटेनरों पर भंडारण प्रभार उनकी निकासी के अगले दिन से लगाने के प्रस्ताव को स्वीकार किया जाए।

12.3. सीसीटीएल के साथ विचार-विमर्श के बाद, सीएचपीटी ने अपने दिनांक 26 अप्रैल, 2004 के पत्र द्वारा टर्मिनल की क्षमता 7,00,000 टीईयू प्रतिवर्ष का अनुमान प्रस्तुत किया है।

13. इस मामले में विचार-विमर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों द्वारा प्रस्तुत तर्कों और प्राप्त टिप्पणियों का सार संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

14. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) इस प्राधिकरण द्वारा इसके दिनांक 6 मार्च, 2002 के आदेश द्वारा निर्धारित प्रारंभिक दरों के मान की वैधता दिनांक 14 सितम्बर, 2003 तक थी। केंद्र सरकार द्वारा जारी नीतिगत निर्देश के अनुपालन में प्रारंभिक रूप से नियत दरों पर 17% की वृद्धि की अनुमति देते हुए इस प्राधिकरण ने वास्तविक तथ्यों और आंकड़ों के आधार पर दरों के मान की समीक्षा करने के लिए अंतरिम दरों के कार्यान्वयन तक दरों के मान की वैधता बढ़ा दी थी। सीसीटीएल को दिनांक 15 दिसम्बर, 2003 तक प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने का परामर्श दिया गया था। इस बीच, सरकार के नीतिगत निर्देश का अनुपालन करने के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय विचार किए गए अनुमानों के आधार पर 17% की अंतरिम वृद्धि की अनुमति दी गई थी। इस पृष्ठभूमि में, वर्ष 2004 और 2005 के लिए अनुमानित स्थिति के विश्लेषण के साथ सीसीटीएल से यह प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि महापत्तन के समान सीसीटीएल कैलेडर वर्ष के आधार पर लेखाकरण का अनुपालन करता है।
- (ii) सीसीटीएल द्वारा अपने प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत सभी संगत अनसूचियों सहित विस्तृत लागत विवरणी जैसी सीसीटीएल द्वारा गोपनीयता बनाए रखने का अनुरोध किया गया था, प्रयोक्ताओं में परिचालित नहीं की गई थी। इससे प्रयोक्ताओं और यहां तक कि सीएचपीटी में बहुत घबड़ाहट उत्पन्न हुई।

सीसीटीएल के लागत आंकड़ों की गोपनीयता बनाए रखने के उसके अनुरोध के साथ प्रस्ताव की प्राप्ति पर तत्काल हमने मामला सीसीटीएल के साथ उठाया और उनसे प्रयोक्ताओं को कम से कम कुछ न्यूनतम लागत ब्योरे परिचालित करने की सहमति देने का प्रयास किया। तथापि, सीसीटीएल ने दृढ़तापूर्वक अपनी मूल स्थिति बनाई रखी और लागत विवरणियों के परिचालन के लिए सहमति नहीं दी। यह सत्य है कि पहले महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा तैयार की गई प्रशुल्क मूल्यांकन कार्यविधि में प्रावधान वाणिज्यिक रूप से संवेदी सूचना की गोपनीयता के संरक्षण के लिए अनुरोध पर विचार करने की विशेष रूप से व्यवस्था करते हैं। प्रकाशित दस्तावेज के अनुसार, केवल ऐसे मामलों में संशोधित दरों के मान और प्रशुल्क आय के प्रावधानों पर प्रस्ताव और सूचना जनता के प्रत्युत्तर के लिए परिचालित की जाएगी। सीसीटीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत इस स्थिति पर विश्वास किया है और यह मांग की है कि उसके लागत ब्योरे परिचालित नहीं किए जाने चाहिए, यहां तक कि यद्यपि इसने उस अपूरणीय क्षति, जो प्रयोक्ताओं के साथ ब्योरों की भागीदारी करने से हो सकती थी, को विशेष रूप से प्रकट नहीं किया था। हम सीसीटीएल के अनुरोध को अस्वीकृत नहीं कर सकते, क्योंकि गोपनीय दावा किए जाने वाले ब्योरों को परिचालित करने के निर्णय की जटिलताओं का तत्काल आकलन नहीं किया जा सकता। फिर भी, हमने सीसीटीएल को अनुरोध करना जारी रखा और अंततः उनकी सहमति से समेकित लागत ब्योरे सभी संबंधित प्रयोक्ताओं को उनके प्रत्युत्तर के लिए परिचालित किए गए थे। यह प्रतीत होता है कि कुछ प्रयोक्ता संगठन उन्हें उपलब्ध कराए गए लागत ब्योरों से संतुष्ट नहीं हैं।

यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि जब वर्ष 2001 के अंत के दौरान परामर्श प्रक्रिया में प्रशुल्क के प्रारंभिक नियतन के लिए सीसीटीएल के प्रस्ताव पर विचार किया गया था, तब सार्वजनिक प्रत्युत्तर के लिए समान समेकित लागत विवरणी ही परिचालित की गई थी। यहां तक कि महापत्तनों के मामले में भी, पृथक् कार्यकलापों के लिए निर्धारित प्रारूप में केवल समेकित लागत विवरणी ही परिचालित की जाती है। लागतों का ब्योरेवार आंकड़ा और पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत विभिन्न लागत घटकों पर परवर्ती स्पष्टीकरण परामर्श प्रक्रिया के भाग के रूप में साधारणतया प्रयोक्ताओं को उपलब्ध नहीं कराए जाते। यहां तक कि यद्यपि लागतों के ब्योरे परिचालित नहीं किए जाते हैं, फिर भी सीसीटीएल ने इस प्राधिकरण को ऐसे ब्योरे प्रस्तुत किए हैं और आंतरिक रूप से लागत विवरणी की सूक्ष्म जांच की गई है।

सीएचपीटी ने इस संबंध में एक मांग की है कि लागत विवरणी की गोपनीयता बनाए रखने में पत्तन न्यासों से भी समान व्यवहार किया जाना चाहिए। सीएचपीटी द्वारा अपने रिकार्डों के पूर्व संदर्भ से पता चलेगा कि इसने पहले "नेताजी" और "सिंगारावेलर" टग के लिए किराया प्रभार के नियतन (मामला सं० टीएमपी/72/2001-सीएचपीटी) और तीन नए अधिग्रहित 20 टन के ग्रैब क्रेनों के लिए प्रभारों के नियतन (मामला सं० टीएमपी/111/2001-सीएचपीटी) से संबंधित कार्यवाही में ऐसा अनुरोध किया था। पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध को मानते हुए इस प्राधिकरण ने इन मामलों में लागत ब्योरे प्रयोक्ताओं को परिचालित नहीं किए। इस कार्यवाही में संबंधित प्रयोक्ता इस पूर्वोदाहरण से अवगत हो सकते हैं, क्योंकि उनमें से अधिकांश से भी संदर्भगत सीएचपीटी के संगत मामलों में परामर्श किया गया था। हम इस मुद्दे पर बहस नहीं करना चाहते कि क्या पत्तन न्यास जैसा सरकारी सांविधिक निकाय प्राइवेट लिमिटेड कंपनी के समान उन्मुक्ति का दावा कर सकता है या नहीं। अगर किसी महापत्तन द्वारा पर्याप्त औचित्य प्रस्तुत किया जाता है तो गोपनीयता बनाए रखने के उनके अनुरोध पर भी इस प्राधिकरण द्वारा उचित विचार किया जाएगा।

प्राप्त अनुभव से यह प्राधिकरण प्रकाशित दस्तावेज प्रशुल्क मूल्यांकन कार्यविधि में संगत खण्ड की समीक्षा करेगा और पत्तन न्यासों तथा टर्मिनल प्रचालकों द्वारा अपने लागत ब्योरे की गोपनीयता का दावा करने के लिए पूरी की जाने वाली शर्तें निर्धारित कर सकता है।

- (iii) गुणावगुण आधार पर प्रस्ताव के विश्लेषण पर हम कार्यवाही करें इसके पूर्व यहां दिनांक 20 फरवरी, 2004 को इस मामले में आयोजित संयुक्त सुनवाई में हुई अशोभनीय घटना के बारे में उल्लेख करना आवश्यक है। सीसीटीएल के एक अधिकारी द्वारा स्थानीय चैम्बर ऑफ कॉमर्स के प्रतिनिधि के बारे में की गई टिप्पणी वास्तव में दुर्भाग्यपूर्ण, अनुचित और अनावश्यक थी। अध्यक्ष (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण) को ऐसे उग्र व्यवहार पर अपनी अप्रसन्नता व्यक्त करने के लिए हस्तक्षेप करना पड़ा था और उन्होंने अभ्युक्तियों को रिकॉर्ड से हटाने का आदेश दिया था।

संयुक्त सुनवाई के बाद भी कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने इस संबंध में लिखित विरोध दाखिल किया है। यह प्राधिकरण इन प्रयोक्ता संगठनों द्वारा अभिव्यक्त भावनाओं से सहमत होना चाहेगा और सीसीटीएल के अधिकारी द्वारा की गई दुर्भाग्यपूर्ण टिप्पणियों पर उनके विरोध पर सुनवाई करेगा। हम आशा करते हैं कि सीसीटीएल इस बात का ध्यान रखेगा और एक मुख्य अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल प्रचालक के स्तर के अनुरूप अपना आचरण करेगा तथा उसा नर्यादा का अनुपालन करेगा, जिसकी इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए गए के समान सार्वजनिक सुनवाईयों में बनाए रखने की अपेक्षा की जाती है।

- (iv) सीसीटीएल और उस मामले के लिए कुछ अन्य निजी टर्मिनल प्रचालक भी प्रायः नौवहन लाइनों द्वारा लगाई गई समुद्री मालभाड़ा दरों और उनके द्वारा की गई वृद्धियों का उल्लेख करते हैं। ये मुद्दे इस प्राधिकरण के समक्ष कार्यवाही के लिए बिल्कुल संगत नहीं हैं। यह मानना होगा कि कानून इस प्राधिकरण से पत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा लगाए गए प्रशुल्क को विनियमित करने की अपेक्षा करता है। इस प्राधिकरण को विभिन्न नौवहन लाइनों द्वारा लगाए गए समुद्री मालभाड़े से कुछ लेना-देना नहीं है। इसके अलावा, पत्तन प्रशुल्क से उठने वाले तर्क का मात्र इस आधार पर औचित्य दिया जा सकता है कि मालभाड़ा दरें विनियमनाधीन नहीं हैं, इस प्राधिकरण को स्वीकार्य नहीं हैं।
- (v) सीसीटीएल द्वारा प्रारंभिक प्रशुल्क नियत करते समय, इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल द्वारा दावा किए गए विभिन्न लागत घटक की स्वीकार्यता के बारे में निश्चित दृष्टिकोण अपनाया है। सीसीटीएल ने उसके तत्काल बाद एक समीक्षा याचिका दाखिल की, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा उसके दिनांक 12 अगस्त, 2002 के आदेश द्वारा अस्वीकृत कर दिया गया था। सीसीटीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के विरुद्ध माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय में एक समादेश याचिका दाखिल की। इस बीच, संपत्ति न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन अपनी शक्तियों के प्रयोग में केंद्र सरकार ने प्रशुल्क नियतन की लागत के रूप में सीएचपीटी को सीसीटीएल द्वारा देय राजस्व के हिस्से के अधिकतम 27% पर विचार करने के लिए नीतिगत निर्देश जारी किया। यह आदेश सीसीटीएल द्वारा उच्च न्यायालय से याचिका वापस लेने के बाद जारी किया गया था। इस मामले में संयुक्त सुनवाई में सीसीटीएल ने यह वर्णन किया है कि उसने पिछली बार के समान ही लागत निर्धारण दृष्टिकोण बनाए रखा था। परंतु, प्रारंभिक रूप से प्रस्तुत प्रस्ताव पूर्ण निर्णय के पूर्णतः अनुरूप नहीं था। तथापि, सीसीटीएल ने बाद में अपने मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के कम से कम आंशिक रूप से अनुरूप अपनी लागत विवरणी में संशोधन किया। ये संशोधित विवरणियां हमारे द्वारा दिनांक 23 अप्रैल, 2004 और 27 अप्रैल, 2004 को प्राप्त की गई थीं। निर्धारित किए जा चुके सिद्धांतों और राजस्व के हिस्से के संव्यवहार पर सरकार के नीतिगत निर्देश द्वारा यथासंशोधित को छोड़कर, सीसीटीएल के मामले में पहले अपनाए गए दृष्टिकोण का अनुपालन करते हुए हमारे द्वारा मामले का विश्लेषण किया गया है।
- (vi) सीसीटीएल द्वारा अपने प्रस्ताव के साथ सूचित लागत की स्थिति वर्ष 2003 के लिए आय और व्यय के अनुमानित स्तर पर आधारित थी। तत्पश्चात्, हमारे अनुरोध पर वर्ष 2003 के लिए वास्तविक स्थिति प्रस्तुत की गई थी। इसलिए, यह विश्लेषण वर्ष 2003 के लिए सीसीटीएल द्वारा सूचित वास्तविक स्थिति पर आधारित है। इसके अतिरिक्त, नवम्बर, 2003 में अनुमत्य 17% की अंतरिम प्रशुल्क वृद्धि को भी ध्यान में रखा गया है।
- (vii) सीसीटीएल द्वारा संबंधित पूर्ववर्ती वर्षों की तुलना में कंटेनर यातायात में 12% और 10% की वृद्धि पर विचार करते हुए वर्ष 2004 और 2005 के लिए कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान किया गया है। जबकि एसआईसीसीआई चेन्नाई में 12% की यातायात वृद्धि स्वीकार करता है, वहीं सीएसएलए और अधिक वृद्धि का पूर्वानुमान करता है। यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी, सीसीटीएल द्वारा यातायात के पूर्वानुमान को उचित पाता है। इसके विपरीत, कुछ भी उपलब्ध नहीं रहने के अभाव में सीसीटीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात वृद्धि स्वीकार की जाती है। चूंकि, वर्ष 2003 के लिए वास्तविक कंटेनर थ्रूपुट उपलब्ध है, इसलिए वर्ष 2004 के लिए सीसीटीएल के पूर्वानुमान को वर्ष 2003 के लिए वास्तविक आंकड़ों पर 12% की प्रस्तावित वृद्धि दर लागू करते हुए आंशिक रूप से संशोधित किया जाता है। इसके फलस्वरूप, वर्ष 2005 के लिए पूर्वानुमान भी आंशिक रूप से संशोधित किया जाता है। पुनः नौभरण कंटेनरों के संबंध में सीसीटीएल के अनुमानों में पाई गई परिकलन त्रुटि भी सुधारी गई है। इन

अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक स्थिति दरों के मान की आगामी समीक्षा के समय ज्ञात होगी । गलत अनुमान के कारण टर्मिनल प्रचालक को प्राप्त होने वाला व्यर्थ लाभ, अगर कोई हो, प्रशुल्क में भावी संशोधन के विरुद्ध समंजित किया जा सकता है ।

- (viii) सीसीटीएल ने प्रारंभ में आय का अनुमान करने के लिए वर्ष 2004 के लिए 1 अमरीकी डॉलर = 46.55 रुपए और वर्ष 2005 के लिए अमरीकी डॉलर = 47.02 रुपए की विनिमय दर अपनाई है । सीएसएलए द्वारा जैसा सही रूप से इंगित किया गया है, विदेशी मुद्रा बाजार, जहां अमरीकी डॉलर के विरुद्ध भारतीय रुपए को लाभ जारी है, में वर्तमान प्रवृत्ति को देखते हुए यह स्थिति वास्तविक नहीं हो सकती । अंततः सीसीटीएल ने कुछ बैंकों से प्राप्त सूचना के आधार पर 1 अमरीकी डॉलर = 44 रुपए की विनिमय दर लागू करने का प्रस्ताव किया है । सीसीटीएल द्वारा सूचित स्थिति इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ स्वीकार की जाती है । विदेशी मुद्रा दर में घट-बढ़ को देखते हुए यह बेहतर होगा अगर प्रशुल्क की मदें केवल रुपए के रूप में मूल्यवर्गित की जाती हैं, जो सभी संबंधितों को निश्चितता की सुविधा प्रदान करेंगी । तथापि, सीसीटीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को वरीयता देना जारी रखा है । जबकि यह प्राधिकरण मौजूदा प्रशुल्क संरचना को स्वतः ही परिवर्तित नहीं करना चाहता, वहीं सीसीटीएल को ध्यान में रखना चाहिए कि भारतीय रुपए में और वृद्धि के कारण राजस्व में कमी, अगर कोई हो, इस प्राधिकरण के लिए समय से पूर्व किसी प्रशुल्क समीक्षा के प्रस्ताव को स्वीकार करने का कारण नहीं हो सकता ।

- (ix) सीसीटीएल द्वारा किए गए सकल राजस्व के अनुमान पर वर्ष 2003 की वास्तविक राशि के संदर्भ में थ्रुपुट के लिए समायोजन और भंडारण आय को छोड़कर इस विश्लेषण में साधारणतया विश्वास किया जा सकता है ।

सीसीटीएल ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2003 के दौरान रुकने की औसत अवधि 5.1 दिन रही है और उसने वर्ष 2004 और 2005 के दौरान रुकने की औसत अवधि में कमी करके 4 दिन होने का अनुमान किया है । वर्ष 2004 और 2005 के लिए रुकने की औसत अवधि में 4 दिन की प्रत्याशित कमी को स्वीकार किया जाता है, क्योंकि यह क्षमता सुधारने के लिए यार्ड को संकुलन-मुक्त करने की सीसीटीएल की नीति के अनुरूप है । नवम्बर, 2003 में प्रशुल्क में 17% की अनुमत्य अंतरिम वृद्धि पर विचार करने के बाद वर्ष 2003 के दौरान अर्जित 946 लाख रुपए की भंडारण आय की तुलना में वर्ष 2004 के लिए इस प्रशुल्क मद से आय 616.72 लाख रुपए और वर्ष 2005 के लिए 617.31 लाख रुपए है । सीसीटीएल का अनुमान पूर्णतः वास्तविक प्रतीत नहीं होता, यहां तक कि अगर रुकने की अवधि में पूर्वानुमानित कमी को भी हिसाब में लिया जाए । वर्ष 2003 के लिए वास्तविक भंडारण आय के आधार पर वर्ष 2003 के लिए इकाई भंडारण आय 191.97 रुपए प्रति टीईयू होती है । सीसीटीएल द्वारा रुकने की अवधि में पूर्वानुमानित कमी और विश्लेषण के प्रयोजनार्थ अपनाई गई विदेशी मुद्रा दर में समायोजन के साथ अंतरिम व्यवस्था के रूप में अनुमत्य प्रशुल्क में 17% वृद्धि पर विचार करते हुए समतुल्य इकाई भंडारण आय 165.80 रुपए प्रति टीईयू होती है । अनुमानित थ्रुपुट के आधार पर इस प्रकार भंडारण आय का अनुमान उचित रूप से वर्ष 2004 के लिए 915.10 लाख रुपए और वर्ष 2005 के लिए 1006.61 लाख रुपए लगाया जा सकता है । तदनुसार, संशोधित लागत विवरणी में सकल राजस्व के अनुमान पर विचार किया जाता है ।

- (x) सीसीटीएल में प्रशुल्क के प्रारंभिक नियतन के समय इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत की मद के रूप में सीसीटीएल द्वारा सीएचपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व के हिस्से को स्वीकार नहीं किया था । प्रारंभिक आदेश के विरुद्ध सीसीटीएल द्वारा दाखिल एक समीक्षा याचिका का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा यही बात दोहराई गई थी । तथापि, सरकार से प्राप्त महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन जारी नीतिगत निर्देश के अनुपालन में राजस्व के हिस्से के 27% को लागत के रूप में शामिल किया गया है और नवम्बर, 2003 में एक अंतरिम संशोधित प्रशुल्क की अनुमति दी गई है । इस विश्लेषण में भी लागत के रूप में सकल आय के 27% पर विचार करने का समान दृष्टिकोण अपनाया गया है ।

तथापि, सीसीटीएल ने मांग की है कि नवम्बर, 2003 के पूर्व अनुमत्य राजस्व के हिस्से के प्रभाव पर भी वर्तमान कार्रवाई में विचार किया जाना चाहिए और इसे अप्रैल, 2002 से नवम्बर, 2003 तक की अवधि के लिए 53.03 करोड़ रुपए की हुई हानि की अगले छः से दस वर्षों की अवधि में पूर्ति की जानी चाहिए । इस प्रयोजनार्थ सीसीटीएल

ने अनुरोध किया है कि छः वर्षों की अवधि के लिए 8.84 करोड़ रुपए की वार्षिकीकृत राशि पर वर्तमान कार्रवाई में लागत मद के रूप में विचार किया जाना चाहिए। जैसा पहले उल्लेख किया गया है, सीसीटीएल के मामले में लागत के रूप में 27% के राजस्व हिस्से का संव्यवहार एक विशिष्ट सरकारी नीतिगत निर्देश है। इस प्राधिकरण द्वारा प्राप्त नीतिगत निर्देश कोई भूतलक्षी विचार करना विनिर्दिष्ट नहीं करता है। सरकार द्वारा जारी नीतिगत निर्देश के पूर्व सीसीटीएल ने इस प्राधिकरण के पूर्व आदेश के विरुद्ध माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय में दाखिल समादेश याचिका वापस ले ली थी। याचिका को वापस लेते समय, सीसीटीएल ने भूतलक्षी प्रभाव से राहत का दावा नहीं किया। सरकार अथवा माननीय उच्च न्यायालय से किसी स्पष्ट निर्देश के अभाव में इस संबंध में सीसीटीएल के इस आशय को स्वीकार करने का कोई मामला नहीं बनता है। माननीय मंत्री (नौवहन) द्वारा सीसीटीएल के अनुरोध पर विचार करने के लिए दिनांक 5 अगस्त, 2003 को ली गई बैठक के दौरान भूतलक्षी प्रभाव से राहत देने के संबंध में सरकार का कोई निर्णय नहीं था। इस बैठक के बाद, सीसीटीएल से प्रशुल्क पर अपने परिकलन को विहित करते हुए सरकार के विचारार्थ प्रस्ताव देने की अपेक्षा थी। सरकार को दिए अपने प्रस्ताव में, सीसीटीएल ने भूतलक्षी प्रभाव से विचार करने अथवा भविष्य में संचित हानि की पूर्ति करने की कोई मांग नहीं की है। इसलिए, इस चरण में इस प्राधिकरण के लिए इस मांग पर विचार करना संभव नहीं है, क्योंकि सरकार ने इस आधार पर कोई राहत प्रदान नहीं की है। अगर मांग को स्वीकार किया जाता है, तो भी इसे सरकार के नीतिगत निर्देशों के उल्लंघन के रूप में देखा जा सकता है।

- (xi) सीसीटीएल द्वारा श्रमिक लागत का अनुमान अपने कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि पर विचार करने और वर्ष 2003 की अनुमानित लागत की तुलना में लगभग 12% के वृद्धि कारक को लागू करते हुए लगाया गया है। वर्ष 2004 और 2005 के लिए कर्मचारियों की संख्या में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकार की जाती है, क्योंकि यह प्रबंधन का एक निर्णय है, जिसकी आवश्यकता मात्रा में वृद्धि और नए उपस्कर सम्मिलित करने के कारण हो सकती है। साधारणतया मुद्रास्फीति स्तर के समतुल्य वृद्धि कारक पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमानित व्यय के लिए विचार किया जाता है। मुद्रास्फीति के वर्तमान स्तर पर विचार करते हुए प्रशुल्क प्रस्तावों का विश्लेषण करते समय 6% के वृद्धि कारक पर विचार किया जा रहा है। इस मामले में 12% की वृद्धि, जिसका प्रस्ताव कार्यबल में वृद्धि के अतिरिक्त किया जा रहा है, की अनुमति देने का कोई कारण नहीं है। सीसीटीएल ने तत्पश्चात वर्णन किया है कि उसके कर्मचारियों के लिए एक सामान्य वेतन संशोधन बकाया है और यह भी उनके वेतन की लागत बढ़ा देगा, अगर संशोधित वेतन स्तर लागू किया जाता है। वेतन संशोधन के लिए बातचीत प्रगति पर है और वृद्धि की मात्रा अभी ज्ञात नहीं है। अगर अनुमानों में विचार किए गए से भिन्न स्थिति उभरती है तो सीसीटीएल बाद में समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव ला सकता है।

सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2004 के अनुमान वर्ष 2003 के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में समायोजित नहीं किए गए हैं। फिर भी, वर्ष 2004 के लिए सीसीटीएल के अनुमानों को अनुमानित मानवशक्ति के लिए उपयुक्त समायोजन के साथ वर्ष 2003 के वास्तविक आंकड़ों पर 6% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देते हुए निकाली गई अनुमानित वेतन लागत से सीमांतिक रूप से कम पाया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2004 के अनुमानों को स्वीकार किया जाता है। वर्ष 2005 के अनुमानों के संबंध में श्रमिक लागत को कर्मचारियों की प्रस्तावित संख्या के लिए समायोजन सहित वर्ष 2004 के अनुमानों पर 6% तक की वृद्धि प्रतिबंधित करते हुए आंशिक रूप से संशोधित किया जाता है।

- (xii) (क) सीसीटीएल द्वारा किए गए विद्युत की लागत के मूल अनुमानों में क्रमशः वर्ष 2004 और 2005 के लिए 125.02 रुपए प्रति टीईयू और 133 रुपए प्रति टीईयू की यूनिट विद्युत लागत पर विचार किया गया है। जब यह इंगित किया गया था कि प्रति टीईयू विद्युत लागत की वास्तविक राशि वर्ष 2003 के लिए 102.43 रुपए थी, तब सीसीटीएल ने बाद में अनुमानित यातायात के लिए उपयुक्त समायोजनों के साथ वर्ष 2004 और 2005 के लिए संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में 6% के वृद्धि कारक को लागू करके वर्ष 2003 की वास्तविक राशि के आधार पर अपने पूर्व अनुमानों को संशोधित किया। सीसीटीएल द्वारा सूचित संशोधित स्थिति स्वीकार की जाती है।

- (ख) सीसीटीएल द्वारा लगाए गए पूर्व अनुमानों में वर्ष 2004 के लिए 21.40 रुपए प्रति लीटर की ईंधन लागत पर विचार किया गया है, जिसमें वर्ष 2005 की लागत निकालने के लिए 7% की वृद्धि की गई थी। तत्पश्चात, सीसीटीएल ने वर्ष 2004 के लिए 25.44 रुपए प्रति लीटर (जो अप्रैल, 2004 में विद्यमान दर थी) की ईंधन लागत पर विचार करते हुए अनुमानों को संशोधित किया। वर्ष 2005 के लिए अनुमान वर्ष 2004 के लिए ईंधन लागत में 6% की वृद्धि पर विचार करते हुए निकाला गया है। ईंधन लागत के लिए सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।
- (ग) सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी में मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2003 के दौरान 348.05 लाख रुपए की वास्तविक मरम्मत लागत की तुलना में वर्ष 2004 के लिए 332.05 लाख रुपए अनुमानित है। वर्ष 2005 के लिए अनुमान वर्ष 2004 के लिए अनुमानों पर लगभग 10% की वृद्धि पर विचार करते हुए किया गया है। वर्ष 2004 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत स्वीकार की जाती है, क्योंकि इसे वर्ष 2003 की वास्तविक राशि से कम पाया गया है, यहां तक कि यद्यपि यह स्थिति पुराने उपस्कर को हटाने के कारण हो सकती है। सीसीटीएल ने दावा किया है कि कई उपस्कर वारंटी पार कर जाएंगे और इसलिए वर्ष 2005 के लिए मरम्मत लागत में उच्चतर वृद्धि की अनुमति दी जानी चाहिए। मात्र इस कारण कि वारंटी अवधि समाप्त हो गई है, उपस्करों का पुराना होना त्वरित तरीके से नहीं होता। जब तक एक बड़ा पुनरुद्धार कार्यक्रम नहीं होता, तब तक अनुरक्षण लागत की सामान्य प्रवृत्ति का अनुपालन करना सामान्यतया प्रत्याशित है। वर्ष 2005 के लिए लागत पूर्वानुमानों को वर्ष 2004 की तुलना में 6% की वृद्धि पर विचार करते हुए संयत किया गया है।
- (xiii) मूल्यहास के अनुमानों के संदर्भ में, सीसीटीएल ने प्रमाणित किया है कि मूल्यहास दर पर कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानदंडों के अनुसार विचार किया जाता है। यहां तक कि उसके द्वारा सीएचपीटी से अधिग्रहित परिसंपत्तियों के लिए भी परिसंपत्तियों की शेष उपयोगी अवधि के लिए समान मानदंड लागू किए गए हैं। सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत पूर्व लागत विवरणियों में कुछ परिसंपत्तियों के लिए मूल्यहास के संगणन में विसंगतियां पाई गई हैं। तत्पश्चात, सीसीटीएल ने वर्ष 2003 की वास्तविक राशि के संदर्भ में मूल्यहास लागत संशोधित की है और पहले देखी गई विसंगतियों को सुधार लिया है।
- यह प्राधिकरण निर्णय ले चुका है कि कंपनी अधिनियम में दिए गए मूल्यहास मानदंड अथवा रियायत करार में निर्धारित परिसंपत्तियों की अवधि, जो भी कम हो, की अनुमति निजी टर्मिनलों के मामले में दी जाएगी। यह देखा जाता है कि सीसीटीएल द्वारा विचार किए गए कुछ परिसंपत्तियों के लिए मूल्यहास दर समान उपस्कर/परिसंपत्तियों के लिए कुछ अन्य टर्मिनल प्रचालकों द्वारा विचार की गई मूल्यहास दर से अधिक है। इसके अतिरिक्त, सीएचपीटी से सीसीटीएल द्वारा अधिग्रहित कुछ उपस्करों के लिए अभी विचारित मूल्यहास दर प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय सीसीटीएल द्वारा इंगित दरों से अधिक है। यह मानना होगा कि कंपनी अधिनियम किसी कंपनी द्वारा प्रयुक्त प्रत्येक परिसंपत्ति के लिए विशिष्ट मूल्यहास दर निर्धारित नहीं करता। यह प्रबंधन को निर्धारित विस्तृत दिशानिर्देशों के भीतर ऐसे मामलों में मूल्यहास की दर का निर्णय करने की कुछ स्वतंत्रता की अनुमति देता है। इसे ध्यान में रखते हुए, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, सीसीटीएल द्वारा दिए गए मूल्यहास के संशोधित अनुमानों को किसी संशोधन के बिना हिसाब में लिया गया है।
- (xiv) अन्य व्यय के अनुमानों में नीचे यथावर्णित कई लागत घटक शामिल हो सकते हैं :-
- (क) संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में वर्ष 2004 और 2005 के लिए दिए गए उपस्कर के अनुमानित किराया प्रभारों में 26.67% और 9% की वृद्धि अनुमानित है। सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि यह थ्रूपुट में वृद्धि के कारण अतिरिक्त फोर्क लिफ्ट किराए पर लेगा। दूसरे, आईटीवी के लिए देय किराया प्रभार प्रहस्तन किए गए टीईयू के संदर्भ में है। थ्रूपुट में वृद्धि पर विचार करते हुए और प्राप्त उपस्कर के किराया प्रभारों के संबंध में सीसीटीएल द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास करते हुए उपस्कर किराया प्रभार का अनुमान उचित पाया जाता है और स्वीकार किया जाता है।

- (ख) सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत पूर्व लागत विवरणी में एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज से आरटीजी के किराए के लिए पट्टा किराया के भुगतान हेतु प्रावधान किया गया था । तत्पश्चात्, सीसीटीएल ने लागत अनुमानों से इस प्रावधान को हटाने का प्रस्ताव किया है, क्योंकि पट्टा किराए के भुगतान से संबंधित विवाद का समाधान कर दिया गया है और राशि अब सीसीटीएल द्वारा देय नहीं है ।
- (ग) परिसंपत्तियों की बीमा लागत का अनुमान स्वीकार किया जाता है, क्योंकि यह वर्ष 2003 की वास्तविक राशियों के अनुरूप है ।
- (घ) सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत मूल लागत विवरणी में सीसीटीएल में पदस्थापित सीमाशुल्क कार्मिकों की वेतन लागत के भुगतान के लिए वर्ष 2004 में 2.27 करोड़ रुपए और वर्ष 2005 में 2.35 करोड़ रुपए का प्रावधान शामिल किया गया था । चूंकि, यह एक नई लागत मद प्रतीत होती है, जिसकी सूचना किसी पत्तन न्यास/निजी टर्मिनलों द्वारा नहीं दी गई थी, इसलिए हमने सीमाशुल्क से स्पष्टीकरण मांगने का निर्णय किया और तदनुसार, चेन्नई सीमाशुल्क को दिनांक 19 अप्रैल, 2004 की सुनवाई में उपस्थित रहने के लिए आमंत्रित किया गया था । सीमाशुल्क आयुक्त ने आश्वासन दिया कि चूंकि इस लागत की वसूली की उनकी पूर्ववर्ती मांग की समीक्षा की गई थी और इस समय ये प्रभार सीसीटीएल द्वारा देय नहीं होंगे । सीमाशुल्क द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर सीसीटीएल ने पूर्व लागत विवरणी में इस संबंध में शामिल प्रावधान को हटा दिया है ।
- (ङ) इस शीर्ष के अधीन अन्य मदें सुरक्षा, सफाई और बागवानी आदि के लिए व्यय है । इस शीर्ष के अधीन व्यय संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में वर्ष 2004 और 2005 के लिए 22% और 12% बढ़ना अनुमानित है । ऐसी उच्च वृद्धि पर विचार करने के लिए किसी असाधारण परिस्थिति की चर्चा नहीं की गई है । इसे ध्यान में रखते हुए, इन मदों के लिए लागतों की वृद्धि संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में 6% तक प्रतिबंधित की जाती है ।
- (xv) सीसीटीएल को उसे आवंटित भूमि के लिए चेन्नई पत्तन न्यास को पट्टा किराया अदा करना होता है । पट्टे पर दी गई भूमि के संबंध में कुछ भुगतानों पर सीसीटीएल और सीएचपीटी के बीच कुछ विवाद प्रतीत होता है । सीसीटीएल के अनुमानों की पुष्टि के लिए कहे जाने पर, सीएचपीटी ने सीसीटीएल द्वारा देय पट्टा किराया इंगित किया है, जो सीसीटीएल द्वारा पहले प्रस्तुत अनुमानों से अधिक है । तत्पश्चात्, सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि उनके अनुमान सीएचपीटी की मांग पर आधारित नहीं हैं, परंतु उस मामले में बनाई रखी गई उनकी स्थिति के अनुसार हैं । सीसीटीएल ने अंततः वर्ष 2004 और 2005 के लिए प्रत्येक 8.8 करोड़ रुपए के वार्षिक पट्टा किराया पर विचार करने का अनुरोध किया है । इसके अतिरिक्त, इसने अनुरोध किया है कि पट्टा किराया के विवाद को मध्यस्थ को भेजा जा चुका है और अगर मध्यस्थ का निर्णय सीसीटीएल के विरुद्ध जाता है, तो उसे निर्णय के आधार पर भूतलक्षी प्रभाव से पट्टा किराए का दावा करने की अनुमति दी जानी चाहिए ।
- (xvi) संबंधित पूर्व वर्ष की स्थिति की तुलना में सामान्य उपरिव्यय वर्ष 2004 में 18% और वर्ष 2005 में 6% बढ़ना अनुमानित है । "सामान्य उपरिव्यय" शीर्ष के अधीन घटकों में से एक विपणन लागत है और सीसीटीएल ने दावा किया है कि इस व्यय में तीव्र वृद्धि उनकी ओर से अपेक्षित व्यापक विपणन प्रयासों के कारण आवश्यक है । जबकि हम सीसीटीएल की ओर से अपेक्षित व्यापक विपणन प्रयासों, जो यातायात आकर्षित करने के लिए आवश्यक हो सकते हैं, पर विवाद नहीं करते, वहीं दो राय नहीं हो सकती कि उपरिव्यय को रोक रखा जाना चाहिए और इस शीर्ष के अधीन असंगत वृद्धि की अनुमति नहीं दी जा सकती । सामान्य उपरिव्ययों का अनुमान पिछले वर्ष के आंकड़ों की तुलना में 6% के वृद्धि कारक को लागू करते हुए संयत किया जाता है ।
- (xvii) सीसीटीएल ने मूल रूप से 5 वर्षों की अवधि में प्रारंभिक व्यय को परिशोधित करने का प्रस्ताव किया है । प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय इस प्राधिकरण ने संगत आदेश में उल्लिखित कारणों से संपूर्ण परियोजना अवधि में प्रारंभिक व्यय का विस्तार करने का निर्णय लिया । इस संबंध में सीसीटीएल द्वारा दाखिल समीक्षा याचिका भी इस प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत की गई है । तत्पश्चात्, प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणियों में सीसीटीएल ने इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा पहले अर्पणाए गए दृष्टिकोण का अनुपालन किया है, परंतु इस प्राधिकरण से इस संबंध में अपने



मत पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है। जैसा पहले उल्लेख किया गया है, इस मुद्दे को पूर्व आदेशों में ब्योरेवार विश्लेषित किया जा चुका है और पहले अपनाए गए दृष्टिकोण से किसी विपथन की आवश्यकता वाली कोई असाधारण परिस्थितियां अभी उत्पन्न हुई नहीं पाई गई हैं।

प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय सूचित स्थिति के संदर्भ में अभी इंगित प्रारंभिक व्यय की राशि में परिवर्तन हुआ पाया गया है। चूंकि, प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन उस समय उपलब्ध अनुमानों पर आश्रित रहते हुए किया गया था, परंतु व्यय की इस मद के संदर्भ में वास्तविक स्थिति अब उपलब्ध है, इसलिए सीसीटीएल द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

- (xviii) सीसीटीएल द्वारा प्रारंभ में प्रस्तुत अनुमानों में सीसीटीएल द्वारा उसके मुख्य प्रवर्तक को देय तकनीकी सेवा फीस का भुगतान शामिल था। यहां तक कि यद्यपि इसने बाद में प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी में लागत की इस मद को हटा दिया है, फिर भी इसने इस व्यय की अनुमति नहीं देने के लिए अपनी असहमति दर्ज की है। प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय तकनीकी सेवा फीस को दिनांक 6 मार्च, 2000 के आदेश में वर्णित कारणों से लागत की मद के रूप में हटा दिया गया था। इस आदेश के विरुद्ध सीसीटीएल द्वारा दाखिल समीक्षा याचिका भी इस प्राधिकरण द्वारा अस्वीकृत की गई थी। तत्पश्चात, सीसीटीएल ने माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय के समक्ष दाखिल समादेश याचिका में भी इस मुद्दे को उठाया है। यह समादेश याचिका सीसीटीएल द्वारा वापस ली गई थी, जब सरकार ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ रॉयल्टी को माने जाने पर नीतिगत निर्देश जारी किए थे। इस स्थिति को देखते हुए, इस प्राधिकरण के पास प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत की इस मद की स्वीकार्यता के संदर्भ में भिन्न निर्णय लेने का कोई कारण नहीं है।
- (xix) यह प्राधिकरण इक्विटी पर कर-पूर्व अभिलाभ की अनुमति देता है और इसलिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए व्यय के रूप में कर की अनुमति नहीं देता। बाद में प्रस्तुत संशोधित विवरणी में सीसीटीएल ने इंगित किया है कि कराधान के प्रभाव, यद्यपि उनकी लागत विवरणी में दर्शाया गया है, पर अभिलाभ के निर्धारण के लिए व्यय के रूप में विचार नहीं किया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा लागत की मद के रूप में कर पर विचार नहीं करने के लिए अपनाए गए सामान्य निर्णय के अनुरूप यह मद हमारे द्वारा तैयार की गई संशोधित लागत विवरणी में शामिल नहीं की गई है।
- (xx) रियायत करार के अनुसार परियोजना अवधि की समाप्ति पर प्राप्तव्य पृथक्करण भुगतान की ऋण वापसी (क्रेडिट बैक) पर सीसीटीएल द्वारा विचार नहीं किया गया है। सीसीटीएल ने वर्णन किया है कि 30 वर्षों के बाद प्राप्तव्य राशि आज समायोजित नहीं की जा सकती है और यहां तक कि अगर इसे किया भी जाता है, तो भी इसे तब लागू किया जाना चाहिए, जब ऐसी परिसंपत्तियों के मूल्यहास पर प्रशुल्क संगणन के लिए विचार किया जाता है। तकनीकी सेवा फीस के मामले के समान इस प्राधिकरण के पूर्व आदेशों में इस मुद्दे पर पर्याप्त रूप से विचार किया गया है और पूर्व दृष्टिकोण से विपथित होने का कोई कारण नहीं है। यह मानते हुए कि भुगतान 30 वर्षों के लिए देय रहेगा, वर्तमान वार्षिक मूल्य 12% के छूट कारक को लागू करते हुए निकाला जाता है।
- (xxi) टर्मिनल की क्षमता अनुमति दी जाने वाली इक्विटी पर अभिलाभ का निर्धारण करने के लिए संगत है। सीसीटीएल ने वर्णन किया कि चरण-11 में उपलब्ध विस्तारित बर्थ के साथ टर्मिनल की क्षमता 6.47 लाख टीईयू होगी। यहां यह उल्लेख करना संगत हो सकता है कि सीएचपीटी द्वारा दिए गए क्षमता के अनुमान पर प्रशुल्क के प्रारंभिक नियतन के समय विश्वास किया गया था। सीएचपीटी ने प्रारंभ में प्रति वर्ष 7 लाख टीईयू की क्षमता सूचित की थी। दिनांक 19 अप्रैल, 2004 को आयोजित सुनवाई में हुई चर्चा के अनुसार इस मुद्दे पर सीएचपीटी और सीसीटीएल के बीच एक संयुक्त सुनवाई हुई थी, जिसके बाद सीएचपीटी ने टर्मिनल की क्षमता प्रतिवर्ष 7 लाख टीईयू होने की पुनः पुष्टि की है। तदनुसार, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ इस क्षमता स्तर को हिसाब में लिया गया है। इस विश्लेषण में विचारित वर्ष 2004 और 2005 के लिए पूर्वानुमानित यातायात के संदर्भ में वर्ष 2004 और 2005 के लिए क्षमता उपयोग क्रमशः 79% और 87% बैठता है।

- (xxii) (क) सीसीटीएल ने अपने पूंजी अनुमानों में विभिन्न नए उपस्करों को जोड़ने पर विचार किया है। चूंकि, प्रयोग में लाए जाने वाले उपस्करों की संख्या के बारे में रियायत करार में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं है, परंतु केवल एक समग्र निवेश स्तर निर्धारित है, इसलिए पूंजी में प्रस्तावित वृद्धि को इस विश्लेषण में स्वीकार किया गया है।
- (ख) लगाई गई अनुमानित पूंजी का वित्तपोषण ऋण और इक्विटी दोनों में से किया जाता है। ऋण और इक्विटी के समानुपात में सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत विभिन्न अनुमानों में मुख्यतः राजस्व अधिशेष स्थिति और परिणामी कराधान प्रभाव के संदर्भ में परिवर्तन हुआ है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ हमने पहले अनुमत्य प्रशुल्क में 17% की वृद्धि (अंतरिम) के साथ राजस्व अनुमान पर विचार करते हुए संशोधित लागत विवरणी में सीसीटीएल द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास किया है। ऋण इक्विटी अनुपात लगभग 1:1 पाया गया है।
- अभी तक निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार सीसीटीएल द्वारा यथासूचित ऋण की लागत को व्यय के रूप में अनुमति दी जाती है।
- निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में क्षमता उपयोग और 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात के अनुपालन के शर्ताधीन अधिकतम अनुमत्य 20% कर-पूर्व अभिलाभ की अनुमति दी जा रही है। जैसी पहले चर्चा की गई है, वर्ष 2004 और 2005 के लिए सीसीटीएल में क्षमता उपयोग 79% और 87% होता है। तदनुसार, इक्विटी का अधिकतम अनुमेय अभिलाभ समायोजित किया जाता है।
- (xxiii) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन, सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी संशोधित की जाती है। संशोधित लागत विवरणी अनुबंध-1 के रूप में संलग्न की जाती है। लागत विवरणी से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2004 और 2005 के लिए प्रचालन आय का औसत निवल अधिशेष 0.1% है। यह उल्लेखनीय है कि यह स्थिति पहले अनुमत्य 17% की अंतरिम प्रशुल्क वृद्धि के आधार पर अनुमानित राजस्व के संदर्भ में है। इस लागत स्थिति के दृष्टिकोण, सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित विभिन्न प्रशुल्क मदों में तीव्र वृद्धि अनुमोदित करने का कोई औचित्य प्रतीत नहीं होता। यह पर्याप्त होगा, अगर नवम्बर, 2003 में अनुमत्य 17% की वृद्धि के साथ नियत मौजूदा अंतरिम प्रशुल्क की अनुमति अगले दो वर्षों के लिए जारी रखने के लिए दी जाती है। विशेषकर, इस विश्लेषण के अगले पैराग्राफों में चर्चा की गई कुछ प्रशुल्क मदों के संशोधन के राजस्व प्रभाव को संशोधित लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है। यदि इसे भी शामिल किया जाता है तो औसत निवल अधिशेष की स्थिति में और सुधार हो जाएगा।
- (xxiv) कुछ प्रयोक्ताओं ने सही रूप से तर्क दिया है कि मात्रा में वृद्धि होने पर प्रशुल्क कम करना चाहिए। यह सीसीटीएल में भी हुआ होता परंतु मार्च, 2002 में प्रारंभ में नियत प्रशुल्क से अब तक हुई दो मुख्य घटनाओं से ऐसा नहीं हुआ। पहला अमरीकी डालर की तुलना में भारतीय रुपए को काफी लाभ हुआ है। चूंकि, अधिकांश मुख्य प्रशुल्क मदें अमरीकी डालर के रूप में मूल्यवर्गित, परंतु भारतीय रुपए में संग्रहित की गई हैं, इसलिए वास्तव में प्रयोक्ताओं की दृष्टि से कमी हुई है। यहां तक कि यद्यपि प्रशुल्क मद के लिए इकाई दर अमरीकी डालर के रूप में स्थिर रहती हैं। दूसरे, प्रशुल्क को राजस्व का हिस्सा माने जाने पर सरकार के निर्देश के संदर्भ में समायोजित करना पड़ा था। इसके अतिरिक्त, कुछ मुख्य निविष्टि लागतों में भी प्रारंभिक प्रशुल्क नियतन के समय में विचार की गई स्थिति की तुलना में काफी उपरिगामी परिवर्तन हुए हैं। इसमें संदेह नहीं कि सीसीटीएल ने क्षमता और उत्पादकता में सुधार किया है। यह सारा कार्य लागत पर होता है और इसलिए प्रयोक्ता, जो बेहतर उत्पादकता का लाभ उठाएंगे, प्रशुल्क में कोई वित्तीय राहत प्राप्त नहीं कर सकते। यह भी तर्क दिया जा सकता है कि यहां तक कि प्रशुल्क को वर्तमान स्तर पर रखना भी प्रयोक्ताओं के लिए राहत है।
- (xxv) सीसीटीएल ने आरंभ में प्रस्तुत अपने प्रस्ताव में पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभारों में आयात/निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संबंधित प्रभारों के लगभग 150% पर भारी वृद्धि के लिए अनुरोध किया था। सीसीटीएल का तर्क है कि पोतांतरण कंटेनरों के मामले में सामान्य कंटेनरों की तुलना में दोहरा प्रयास करना पड़ता है। प्रयोक्ताओं, विशेषकर सीएचपीटी ने सीसीटीएल के इस प्रयास का विरोध किया है। सीसीटीएल ने बाद में अपने मूल प्रस्ताव की समीक्षा की थी और सामान्य प्रहस्तन के लिए लागू दर के 120% पर पोतांतरण के लिए प्रहस्तन

प्रभार निर्धारित करने का अनुरोध किया था । देश में कुछ अन्य प्रमुख कंटेनर टर्मिनलों पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए दरों की तुलना करने से पता चलता है कि यह सामान्य कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का लगभग 1.10% है । जैसाकि सीसीटीएल ने सही तर्क दिया है कि सामान्य लदान/उतराई प्रचालनों की तुलना में पोतांतरण कंटेनरों के मामले में दोहरा प्रयास करना पड़ता है । फिर भी, केन्द्रीय (हब) पत्तनों के विकास के व्यापक उद्देश्य को देखते हुए अधिकतर भारतीय पत्तनों में पोतांतरण कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है । संबंधित प्रयास और ऐसे प्रचालन की लागत को ध्यान में रखते हुए पोतांतरण कंटेनर दरों में सीमांतिक वृद्धि करने के सीसीटीएल के प्रस्ताव को स्वीकार किया जाता है । पोतांतरण कंटेनरों के लिए दरें सामान्य एफसीएल कंटेनर प्रहस्तन के लिए दरों के 120% पर निर्धारित की जाती है । इसका अर्थ होगा कि पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए मौजूदा (अंतरिम) दरों में लगभग 10% की वृद्धि होगी ।

(xxvi) मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था में यार्ड में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए एक संयुक्त प्रभार निर्धारित है, जिसमें लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, परिवहन और सुपुर्दगी/प्राप्ति की सेवाएं शामिल हैं । सीसीटीएल ने संयुक्त दर को दो अलग-अलग प्रशुल्क मदों में विभाजित करने का प्रस्ताव किया है, अर्थात् बचे तक/से परिवहन और कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन, जिसमें लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ और सुपुर्दगी/प्राप्ति शामिल हैं । प्रस्तावित विभाजन लगभग 47.5:52.5 के अनुपात के आधार पर किया गया है । चूंकि, सीसीटीएल ने कोई उप-कार्यकलापवार लागत ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए हैं, इसलिए प्रस्तावित विभाजन का लागत के दृष्टिकोण से औचित्य का मूल्यांकन नहीं किया जा सकता । चूंकि, जैसाकि पता चला है कि प्रशुल्क की पुनर्संरचना स्थानीय प्रचालन जरूरतों के अनुकूल होगी, इसलिए इस संबंध में प्रस्ताव को संयुक्त कार्यकलाप के लिए मौजूदा (अंतरिम) प्रशुल्क में कोई वृद्धि किए बिना स्वीकार किया जाता है ।

आईसीडी कंटेनर के मामले में सीसीटीएल ने स्थानीय सुपुर्दगी के संबंध में प्रस्तावित परिवहन प्रभार से लगभग 5% कम पर परिवहन प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है । यह स्पष्ट किया गया है कि यह कमी आईसीडी यातायात को आकर्षित करने के लिए की गई है । आईसीडी कंटेनरों के मामले में परिवहन प्रभार में 5% की कमी करने के सीसीटीएल के इस प्रस्ताव को स्वीकार किया जाता है, लेकिन सामान्य निर्णय के अनुसार आधार (मूल दर) में कोई वृद्धि अनुमत्य नहीं है ।

(xxvii) (क) सीसीटीएल ने निशुल्क अवधि ढांचे में पूर्णतया परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया है और कोई छूट दिए बिना भंडारण प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है, यदि कंटेनर निर्धारित निशुल्क अवधि के भीतर हटाए नहीं जाते हैं । प्रशुल्क ढांचे में इस प्रस्तावित परिवर्तन का सभी प्रयोक्ताओं ने प्रबल विरोध किया है । सभी कंटेनर टर्मिनलों और इस संबंध में ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में भी आयातकों/निर्यातकों को कार्गो/कंटेनर हटाने के लिए न्यूनतम निशुल्क बिलम्ब समय प्रदान किया जाता है । यदि कंटेनर निर्धारित निशुल्क अवधि से आगे पत्तन के यार्ड में रुक रहे हैं, तो भंडारण प्रभार केवल अनुमत्य निशुल्क दिवसों से आगे की अवधि के लिए लगाए जाते हैं । जबकि अनुमत्य निशुल्क दिवसों की संख्या अलग-अलग टर्मिनलों पर विभिन्न स्थानीय कारणों के अनुसार भिन्न-भिन्न हो सकती है, इसलिए आयातकों/निर्यातकों के लिए उनके परेषित माल की निकासी/लदान से पूर्व अपेक्षित औपचारिकताएं पूरी करने के लिए अनुमत्य निशुल्क अवधि में अपनाए जाने के सिद्धांत में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है । फिर भी, अपने यार्ड में भीड़भाड़ को कम करने संबंधी सीसीटीएल की चिंता से यह प्राधिकरण पूर्णतया सहमत है, परंतु निशुल्क अवधि प्रदान करने की स्थापित प्रथा से किसी प्रकार के विपथन के लिए कोई कारण दिखाई नहीं देता । इसे देखते हुए, सीसीटीएल में मौजूदा निशुल्क अवधि ढांचा जारी रहेगा ।

(ख) यह मानना होगा कि किसी भी टर्मिनल में कंटेनर यार्ड केवल एक पारगमन क्षेत्र होना चाहिए । कंटेनर यार्ड में भीड़भाड़ होने से टर्मिनल की उत्पादकता और क्षमता पर निश्चित रूप से प्रभाव पड़ेगा । वस्तुतः, चेन्नई पत्तन में कुछ समय पहले ही एक सीमित अवधि के लिए यह घटना हो चुकी है । सीसीटीएल ने स्पष्ट उल्लेख किया है कि संभावित यातायात का तभी प्रहस्तन किया जा सकता है, यदि कंटेनरों के रुकने के औसत समय को क्रमिक रूप में एक तर्कसंगत स्तर तक कम कर दिया जाता है । प्रयोक्ताओं द्वारा अपने कंटेनर शीघ्रतापूर्वक हटाने के लिए इसने प्रस्ताव किया है कि भंडारण प्रभारों को एक निवारक

के रूप में कार्य करना चाहिए । इस प्रसंग में यह भी ध्यान रखना होगा कि सीसीटीएल के पास तुलनात्मक रूप से भंडारण के लिए कम सहायक क्षेत्र है । चूंकि, भंडारण प्रभार एक तर्कसंगत अवधि की छूट देने के बाद लगाए जाते हैं, यह प्राधिकरण सीसीटीएल के विचारों का समर्थन करता है और सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों का अनुमोदन करता है । तथापि, ये प्रभार निर्धारित निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद लगाए जा सकते हैं ।

- (ग) सीसीटीएल ने खतरनाक कंटेनरों के भंडारण के लिए 50% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया है । खतरनाक कंटेनरों के मामले में किए जाने वाले आवश्यक विशेष प्रबंधों को सीसीटीएल ने विस्तारपूर्वक स्पष्ट किया है । इसके अलावा, खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों में लगभग 25% के प्रीमियम की पहले ही अनुमति है । इसलिए भंडारण प्रभारों के मामले में भी उसी सिद्धांत को लागू करना अनुचित नहीं होगा । तथापि, खतरनाक कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभारों पर प्रीमियम को सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित 50% की बजाय 25% तक सीमित किया जाता है ।

- (xxviii) सीसीटीएल ने खतरनाक कंटेनरों के मामले में भी घाट-शुल्क प्रभारों में 50% का प्रीमियम लगाने का प्रस्ताव किया है । ऐसा ही प्रस्ताव पहले वीसीटीपीएल द्वारा किया गया था । इस प्राधिकरण का मत था कि इस प्रकार का प्रीमियम केवल प्रहस्तन प्रभारों पर लगाया जा सकता है, घाटशुल्क पर नहीं । इस स्थिति को देखते हुए कि निर्धारित घाटशुल्क प्रभार किसी भी प्रकार के कंटेनरबंद कार्गो के लिए होते हैं, इसलिए इस संबंध में सीसीटीएल के प्रस्ताव को स्वीकार करने का कोई मामला नहीं बनता ।

- (xxix) (क) सीसीटीएल ने आरंभ में रीफर प्रभारों में बहुत अधिक वृद्धि का प्रस्ताव इस आधार पर किया था कि मौजूदा प्रशुल्क से विद्युत आपूर्ति की परिवर्तनीय लागत भी वसूल नहीं हो पाती । जब सीसीटीएल का इस ओर ध्यान दिलाया गया कि उप-कार्यकलापवार लागत व्योरे प्रस्तुत न किए जाने की स्थिति में विद्युत की लागत को समग्र लागत में शामिल किया गया है, तब सीसीटीएल अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को संशोधित करने पर सहमत हो गया था और तदनुसार रीफर प्रभारों के मामले में भी उसके द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में सामान्य समग्र वृद्धि के लिए अनुरोध किया गया था । चूंकि, प्रशुल्क में कोई समग्र संशोधन अनुमत्य नहीं है, इसलिए रीफर कंटेनरों को विद्युत आपूर्ति के लिए मौजूदा दरें जारी रहेंगी ।

- (ख) सीसीटीएल ने निशुल्क दौरा निरीक्षण, नौतल पर बांधने/खोलने की सेवा और कंटेनरों की सफाई जैसी तीन नई प्रशुल्क मदें इस श्रेणी के अंतर्गत शामिल करने का प्रस्ताव किया है । नौतल पर बांधने/खोलने की सेवा को छोड़कर, ऐसी ही प्रशुल्क मदें वीसीटीपीएल के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा शामिल की गई थी, क्योंकि संबंधित सेवाएं तभी प्रदान की जानी थी, जब किन्हीं प्रयोक्ताओं द्वारा विशेष तौर पर मांग की जाती है । इसके अनुरूप ही, प्रस्तावित प्रभार सीसीटीएल के दरों के मान में शामिल किए गए हैं, बशर्ते कि ये सेवाएं वैकल्पिक होंगी और तभी प्रदान की जाएंगी, जब संबंधित प्रयोक्ता विशेष रूप से मांग करते हैं । इन वैकल्पिक सेवा प्रभारों के लागू होने से रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति के लिए लागू प्रभारों के बदले में सीसीटीएल द्वारा पहले ही प्रदान की जा रही सेवाओं में कोई परिवर्तन नहीं किया जाना चाहिए ।

- (xxx) सीएफएस कार्यकलाप और एलसीएल कंटेनरों के लदान/उतराई के मामले में सीसीटीएल ने मौजूदा प्रशुल्क ढांचे में कुछ परिवर्तनों और कुछ नई प्रशुल्क मदें शामिल करने का प्रस्ताव किया है । सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर प्रस्तावित दरें चेन्नई में कॉनकोर और सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रचालित सीएफएस के साथ तुलनीय हैं । माल के लदान/उतराई के लिए मौजूदा दरों के संदर्भ में प्रस्तावित दरें बहुत अधिक हैं । तथापि, सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि सीएफएस में भंडारण प्रभारों में प्रस्तावित कमी प्रयोक्ताओं के दृष्टिकोण से माल उतारने/लादने की दरों में वृद्धि को अंशतः संतुलित कर देगी । सीसीटीएल द्वारा सूचित सीएफएस पर 13 दिन के औसत कार्गो भंडारण समय के आधार पर प्रस्तावित प्रभारों और मौजूदा प्रभारों के साथ राजस्व निहितार्थों की तुलना करने पर केवल सीमांतिक वृद्धि का पता चलता है । चूंकि, प्रस्तावित दरें उस क्षेत्र में बाजार दर के साथ तुलनीय हैं, इसलिए सीसीटीएल का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है । जब संशोधित सीएफएस प्रभार लागू किए जाएंगे, तब भंडारण प्रभारों में प्रयोक्ताओं को कुछ राहत मिलेगी, क्योंकि सीसीटीएल ने मौजूदा (अंतरिम) दरों की तुलना में

ऐसे प्रभारों में कमी करने का प्रस्ताव किया है। चेन्नई में अन्य सीएफएस में, जिनके बारे में हमें प्रशुल्क ब्योरे उपलब्ध कराए गए हैं, कोई अलग से फोर्क लिफ्ट प्रभार नहीं हैं। चूंकि, सीसीटीएल ने इस प्रभार को वैकल्पिक मद के रूप में लागू करने का प्रस्ताव किया है, इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

(xxxi) सीसीटीएल द्वारा मौजूदा शर्तों में प्रस्तावित निम्नलिखित संशोधनों को अनुमोदित किया जाता है, क्योंकि वे तर्कसंगत दिखाई देते हैं और इससे अनेक मामलों में अस्पष्टता समाप्त होगी :-

(क) एलसीएल कंटेनरों के मामले में कंटेनरों के लदान/उतराई के बाद खाली कंटेनरों की सुपुर्दगी के लिए अलग-अलग लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट ऑफ प्रभार लगाया जाएगा।

(ख) सीएफएस में सीमाशुल्क छूट के लिए यदि कंटेनर में केवल 25% अथवा 25% से कम लदान/उतराई की जाती है, तब लागू प्रभारों का केवल 25% लगाया जाएगा।

(ग) शट-आऊट कंटेनरों के लिए निर्धारित प्रभार कंटेनरों के पुनः नामांकन के मामले में भी लागू होंगे।

(घ) शट-आऊट कंटेनरों के मामले में निर्धारित निशुल्क अवधि और भंडारण दरें रेल द्वारा भेजे जाने वाले केवल आईसीडी से/तक कंटेनरों की दुलाई के लिए लागू होंगी।

(xxxi) सीसीटीएल ने खतरनाक स्टीकर लगाने/हटाने, एक दरवाजा खुला रखने के प्रभार, दस्तावेजों को रद्द करने, खतरनाक कंटेनरों का गलत उल्लेख करने, चलते समय (यात्रा के दौरान) सीमाशुल्क निरीक्षण जैसी सेवाओं के लिए विभिन्न विविध प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, ये सभी विविध सेवाएं हैं, इसलिए प्रस्तावित दरों को 40' वाले खतरनाक कंटेनरों की घोषणा न करने/गलत घोषणा करने के मामले में थोड़े परिवर्तन के साथ अनुमोदित किया जाता है, जबकि 20' वाले कंटेनरों के लिए वही दर रहेगी, क्योंकि प्रस्तावित प्रभार दण्डात्मक किस्म का है। यही दृष्टिकोण वीसीटीपीएल में भी इस प्रशुल्क मद के लिए दर निर्धारित करते समय अपनाया गया था।

(xxxi) मौजूदा दरों के मान में विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित डॉलर मूल्यवर्गित दरों के तदनुरूपी तटीय पोतों के लिए रुपया मूल्यवर्गित दरें निर्धारित की गई हैं। इस विश्लेषण में अपनाई गई संशोधित विदेशी मुद्रा दर के मद्देनजर तटीय पोत दरें तदनुरूपी विदेशगामी पोत दरों के अनुसार समायोजित की गई हैं, जिसके लिए विदेशी मुद्रा दर 1 अमरीकी डालर = 44 रुपए अपनाया गया है, जोकि आय का अनुमान लगाने के लिए सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

14.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर, यह प्राधिकरण अनुबंध-11 में संलग्न के अनुसार सीसीटीएल के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है।

14.2. संशोधित दरों का मान, इसके भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से 15 दिन की समाप्ति के बाद प्रभावी होगा।

14.3. दिनांक 27 नवम्बर, 2003 के आदेश द्वारा अनुमोदित अंतरिम दरों के मान की वैधता को संशोधित दरों के मान के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख तक बढ़ाया जाता है।

14.4. संशोधित दरों का मान 2 वर्ष के लिए लागू रहेगा, जिसके बाद इसे प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही व्यपगत हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसका विशेष रूप से विस्तार न किया गया हो।

अनुबंध-1

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड का लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं.	विवरण	सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत				टीएमपी द्वारा संशोधित	
		वास्तविक	वास्तविक	17% की वृद्धि के साथ अनुमान	17% की वृद्धि के साथ अनुमान	अनुमान	अनुमान
		2002	2003	2004	2005	2004	2005
	टीईयू में थ्रुपुट	395,952	492,777	550,310	605,341	551,910	607,101
	कंटेनर में थ्रुपुट	304,578	379,059	422,363	464,599	423,205	465,449
I.	राजस्व						
	सकल टर्मिनल राजस्व	10,460.73	12,908.19	15,247.47	16,663.79	15,553.72	17,005.15
	अन्य राजस्व	3.34	234.48	—	—	0.00	0.00
	सरकारी नीति के अनुसार सकल राजस्व का 27% राजस्व हिस्सा	(2,824.40)	(4,793.31)	(4,116.82)	(4,499.22)	(4,199.50)	(4,591.39)
	जोड़ (I)	7,639.67	8,349.36	11,130.65	12,164.57	11,354.22	12,413.76
II.	प्रचालन व्यय						
	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष मजदूरी	407.79	431.47	520.78	612.38	520.78	582.16
	अनुरक्षण मजदूरी	188.55	203.03	266.20	308.61	266.20	298.58
	उपस्कर की चालू लागत	1,060.42	1,273.35	1,487.39	1,713.33	1,490.73	1,702.99
	प्रचालन उपस्कर मूल्यहास	848.42	1,400.80	1,820.27	2,087.86	1,820.27	2,087.87
	अन्य व्यय	2,395.35	2,645.69	1,971.94	2,097.29	1,933.99	2,039.17
	उप जोड़	4,900.53	5,954.34	6,066.58	6,819.47	6,031.98	6,710.77
	ऊपरिव्यय						
	प्रबंध एवं प्रशासन मजदूरी	137.94	152.21	190.76	213.65	190.76	209.23
	गैर-प्रचालन मूल्यहास	293.05	431.97	452.57	676.63	452.57	676.61
	सामान्य ऊपरिव्यय	516.82	545.61	642.26	683.46	578.35	613.05
	बट्टे खाते डाले गए आरंभिक एवं अपक्रंट भुगतान	230.21	231.46	38.28	38.28	38.28	38.28
	जोड़—(II)	6,078.55	7,315.60	7,390.44	8,431.49	7,291.93	8,247.94
III.	अधिशेष (III) = (I-II)	1,561.12	1,033.76	3,740.21	3,733.08	4,062.28	4,165.82
IV.	वित्तीय प्रभार						
	ऋणों पर व्याज/वित्तीय लागतें	284.63	911.45	1,576.90	1,549.60	1,576.90	1,549.59
V.	30वें वर्ष के अंत में प्राप्त राशि को वापस जमा करना (12% पर कटौती)	—	—	—	—	83.87	93.93
VI.	वित्तीय प्रभारों के बाद निवल अधिशेष और विलगन राशि वापस जमा करना (VI)=(III-IV+V)	1,276.49	122.31	2,163.31	2,183.48	2,569.25	2,710.15
	कराधान	10.85	(10.39)	150.24	144.14	0.00	0.00
VII.	कराधान के बाद लाभ	1,265.64	131.70	2,013.07	2,039.34	2,569.25	2,710.15
VIII.	लगी हुई पूंजी						
	(क) शेषधारक निधियां	11,953.21	12,085.92	14,867.91	16,765.94	14,867.91	16,765.94
	(ख) उधार ली गई निधियां	4,950.00	18,400.00	18,230.00	18,735.15	18,230.00	18,735.15
	कुल लगी हुई पूंजी (VIII)	16,903.21	30,485.92	33,097.91	35,501.09	33,097.91	35,501.09
IX.	20% की दर पर आरओई (VIII (क) X 20%)	2,390.64	2,417.18	2,973.58	3,353.19	2,973.58	3,353.19
	कंटेनर टर्मिनल का क्षमता उपयोग					79%	87%
	क्षमता उपयोग से संबद्ध आरओई					2344.50	2908.18
X.	निवल अधिशेष (X)=(VII-IX)	(1,114.15)	(2,294.87)	(810.27)	(1,169.71)	224.75	(198.02)
XI.	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष					1.4%	-1.2%
XII.	प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अधिशेष					0.1%	

टिप्पणी: डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के लिए वर्ष 2004 और 2005 हेतु विनिमय दर को 44/-रुपए मानते हुए राजस्व अनुमान लगाया है।

**चेन्नई कंटेनर टर्मिनल****दरों का मान****प्रस्तावना**

इस दरों के मान में चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में प्रदान की जाने वाली सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को देय प्रभारों का उल्लेख किया गया है।

**1. परिभाषाएं**

इस दरों के मान में, जब तक कि प्रसंग अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हों, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- 1.1. "सीसीटी" का अभिप्राय चेन्नई कंटेनर टर्मिनल से है।
- 1.2. "सीसीटीपीएल" का अभिप्राय चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कंपनी, उसके उत्तराधिकारी और प्रतिनिधियों से है।
- 1.3. "सीएफएस" का अभिप्राय सीसीटी में कंटेनर फ्रेट स्टेशन से है।
- 1.4. "तटीय पोत" का अभिप्राय ऐसे किसी पोत से है, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच केवल व्यापार में संलग्न है और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- 1.5. "कंटेनर" का अभिप्राय मानक आईएसओ कंटेनर से है, जोकि कार्गो के परिवहन और ढेर लगाने के लिए उपयुक्त है और यह एक इकाई के रूप में प्रहस्तन योग्य अथवा कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाए जाने योग्य होना चाहिए।
- 1.6. "एफसीएल" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो माल से पूरा भरा हो।
- 1.7. "विदेशगामी पोत" का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी भी पोत से है।
- 1.8. "खतरनाक कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसे आईएमओ के अंतर्गत खतरनाक माल वाले कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- 1.9. "आईसीडी" का अभिप्राय अंतर्देशीय कंटेनर डिपो से है।
- 1.10. "एलसीएल" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें माल से पूरे भरे कंटेनर (एफसीएल) से कम माल है। (ऐसा कंटेनर जिसमें एक से अधिक आयातक/निर्यातक का कार्गो भरा हुआ है)।
- 1.11. "सामान्य से बड़े आकार के माल वाला कंटेनर (ओडीसी)" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जो सामान्य आकार के मानक कंटेनरों से ज्यादा बड़े आकार के कार्गो की ढुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लिंग, कुन्डी, लिफ्टिंग बीम इत्यादि की आवश्यकता पड़ती है। क्षतिग्रस्त कंटेनरों और उठाने के लिए विशेष उपकरणों की आवश्यकता वाले कंटेनरों को भी बड़े आकार का माल ढोने वाले कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
- 1.12. "प्रतिदिन" का अभिप्राय एक कैलेंडर दिवस या उसके भाग से है।
- 1.13. "रीफर" का अभिप्राय माल की ढुलाई के प्रयोजनार्थ किसी भी कंटेनर से है, जिसके लिए अपेक्षित तापमान बनाए रखने के वास्ते विद्युत आपूर्ति की आवश्यकता पड़ती है।
- 1.14. "पत्तन" का अभिप्राय चेन्नई पत्तन न्यास से है।
- 1.15. "शट-आउट कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसने वीआईएन द्वारा उल्लिखित के अनुसार पोत द्वारा निर्यात के लिए प्रवेश कर लिया है, परंतु किसी कारणवश उसे पोत से जोड़ा नहीं गया है।
- 1.16. "टन" का अभिप्राय एक हजार किलोग्राम के मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर से है।
- 1.17. "पोतांतरण कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसे एक पोत से उतारा गया, सीसीटी में रखा गया और अन्य पोत द्वारा परिवहन किया गया है।
- 1.18. "वीआईएन" का अभिप्राय पोत पहचान सूचना संख्या से है।

**2. सामान्य**

- 2.1. 20' तक और उससे कम लंबाई वाले कंटेनरों को प्रशुक्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाएगा।
- 2.2. मानक आकार से भिन्न आकार वाले कंटेनरों, जिनके लिए विशेष उपकरणों/स्लिंग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता पड़ती है, उनपर निम्नलिखित पैरा 3.5 के अनुसार प्रभार लगाया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष किस्म के उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी शामिल होंगे।

- 2.3. अमरीकी डॉलरों में मूल्यवर्गित कंटेनर-संबद्ध प्रभार समान भारतीय रुपयों में एकत्र किए जाएंगे। इस प्रयोजनार्थ टर्मिनल (आयात कंटेनरों के मामले में) में पोत के प्रवेश की तारीख और टर्मिनल परिसर (निर्यात कंटेनरों के मामले में) में कंटेनरों के आगमन की तारीख को लागू बाजार क्रय दर डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के भारतीय रुपयों में परिवर्तन के लिए लागू होगी।
- 2.4. परिकलित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप-में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- 2.5. सभी बीजक प्रस्तुतिकरण के अनुसार जारी किए जाते हैं। भुगतान न करने पर टर्मिनल पर प्रहस्तन किए जाने वाले माल पर ग्रहणाधिकार लगाया जा सकता है और जिम्मेदार पार्टी को सभी बकाया प्रभारों का भुगतान करने तक टर्मिनल के आगे उपयोग से मना किया जा सकता है।
- 2.6. (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अंतर्गत किसी भी प्रभार के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार, सीसीटीएल विलंबित वापसी अदायगी पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ii) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रमुख उधार दर से न्यूनतम 2 प्रतिशत ऊपर और अधिकतम 18 प्रतिशत के बीच होगी, जिसमें से सीसीटीएल अपने प्रयोजनार्थ सुविधाजनक दर का चुनाव कर सकता है। चुनी गई दर सीसीटीएल और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर, समान रूप से लागू होगी।
- (iii) वापसी अदायगी में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से केवल 20 दिन अथवा प्रयोक्ताओं द्वारा अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (iv) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब सीसीटीएल द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तारीख के केवल 10 दिन बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम में उल्लिखित सेवाएं लेने से पहले भुगतान किया जाना है और/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान इस दरों के मान में उल्लिखित के अनुसार अग्रिम तौर पर किया जाना है।
- 2.7. (i) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ii) नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (iii) ऐसे परिवर्तनों के मामले में, तटीय दरें पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से लदान पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (iv) ऐसे परिवर्तनों के मामले में पोत के तटीय कार्गो उतारने के कार्य को पूरा करने तक तटीय दरें प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल बाद उतराई वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी।
- (v) नौवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों का हकदार होने हेतु अन्य किसी दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- 2.8. एक इकाई भार के रूप में सीसीटी में आने वाला और उससे बाहर जाने वाला एलसीएल कंटेनर प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ एफसीएल कंटेनर माना जाएगा।
3. कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रभार
- 3.1. एफसीएल आयात और निर्यात कंटेनरों तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार।
- 3.1.1. बांधने/खोलने सहित क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभार।

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
<b>प्रति एफसीएल कंटेनर</b>		
- लंबाई में 20' से अनुधिक	20.48	901.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.25
- लंबाई में 40' से अधिक	40.95	1801.80
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>		
- लंबाई में 20' से अनुधिक	20.48	901.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.25
- लंबाई में 40' से अधिक	40.95	1801.80



सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने का कार्य शामिल है।

### 3.1.2. क्यूसी से यार्ड और यार्ड से वापस क्यूसी परिवहन

	रुपए
<b>प्रति एफसीएल कंटेनर</b>	
- लंबाई में 20' से अनधिक	583.55
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	875.30
- लंबाई में 40' से अधिक	1167.10
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>	
- लंबाई में 20' से अनधिक	289.00
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	433.50
- लंबाई में 40' से अधिक	578.00

सेवाओं में क्वेसाइड पर जाना और वापस आना परिवहन कार्य में शामिल है।

### 3.1.3. लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, ग्राहकों को सुपुर्दगी/उनसे प्राप्ति सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन।

	रुपए
<b>प्रति एफसीएल कंटेनर</b>	
- लंबाई में 20' से अनधिक	644.95
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	967.45
- लंबाई में 40' से अधिक	1289.90
<b>प्रति खाली कंटेनर</b>	
- लंबाई में 20' से अनधिक	319.40
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	479.10
- लंबाई में 40' से अधिक	638.80

सेवाओं में ग्राहक के वाहन से कंटेनर की उतराई अथवा उसमें लदान तथा भंडारण के लिए कंटेनर यार्ड में उठाने का कार्य शामिल है।

### 3.2. एलसीएल आयातक और निर्यातक कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार।

#### 3.2.1. बांधने/खोलने सहित क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
<b>प्रति एलसीएल कंटेनर</b>		
- लंबाई में 20' से अनधिक	20.48	901.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.25
- लंबाई में 40' से अधिक	40.95	1801.80

सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने का कार्य शामिल है।

### 3.2.2. लिफ्ट ऑन/ऑफ सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन और सीएफएस से तथा सीएफएस तक ढुलाई।

	रुपए
प्रति एलसीएल कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	2164.50
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	3246.75
- लंबाई में 40' से अधिक	4329.00

सेवाओं में कंटेनर यार्ड, सीएफएस तक ढुलाई, भंडारण के लिए कंटेनर यार्ड में लिफ्ट कार्य और ग्राहक के वाहन से अथवा तक कंटेनर की उतराई या लदान, पोत और यार्ड में नौभरण योजना, पोत सीसीटी और नौवहन लाइन के बीच आंकड़ों का प्रहस्तन, जांच-पड़ताल तथा अंतरण शामिल है। खाली कंटेनर की सुपुर्दगी लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ प्रभार अलग से प्रभार्य होंगे।

### 3.2.3. सीसीटी में कार्गो का लदान/उतराई

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
उतराई/लदान प्रति कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	21.25	935.00
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	31.88	1402.70
- लंबाई में 40' से अधिक	42.50	1870.00

टिप्पणी: 1. सेवाओं में एलसीएल कंटेनरों का लदान/उतराई शामिल है।  
2. आधे कंटेनर के लदान/उतराई के लिए उपयुक्त दरों का 50% वसूल किया जाएगा। इस प्रयोजनार्थ किसी कंटेनर के 50% अथवा 50% से कम के आंशिक लदान/उतराई के लिए आधा कंटेनर माना जाएगा। तथापि, किसी कंटेनर का यदि 50% से अधिक टॉप-अप अथवा लदान/उतराई किया जाता है, तब उसे पूरा कंटेनर माना जाएगा। सीएफएस में सीमाशुल्क जांच-पड़ताल के लिए यदि कंटेनर का केवल 25% अथवा 25% से कम खाली/भरा जाता है तो प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 25% होंगे।

### 3.3. आईसीडी आयात और निर्यात कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार।

#### 3.3.1. बांधने/खोलने सहित क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभार।

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति लदा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	20.48	901.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.25
- लंबाई में 40' से अधिक	40.95	1801.80
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	20.48	901.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	30.71	1351.25
- लंबाई में 40' से अधिक	40.95	1801.80

सेवाओं में क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने का कार्य शामिल है।

## 3.3.2. क्यूसी से कंटेनर रेल यार्ड और कंटेनर रेल यार्ड से वापस क्यूसी परिवहन

	रुपए
प्रति लदा हुआ कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	554.40
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	831.55
- लंबाई में 40' से अधिक	1108.75
प्रति खाली कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	274.55
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	411.80
- लंबाई में 40' से अधिक	549.10

सेवाओं में कंटेनर रेल यार्ड तक परिवहन, पोत और यार्ड में नौभरण योजना, पोत, सीसीटी और शिपिंग लाइन के बीच आंकड़ों का प्रहस्तन, जांच-पड़ताल और अंतरण शामिल हैं।

## 3.3.3. कंटेनर रेल यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन

	रुपए
प्रति लदा हुआ कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	644.95
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	967.45
- लंबाई में 40' से अधिक	1289.90
प्रति खाली कंटेनर	
- लंबाई में 20' से अनधिक	319.40
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	479.10
- लंबाई में 40' से अधिक	638.80

सेवाओं में कंटेनर रेल यार्ड में लिफ्ट, पोत, सीसीटी और शिपिंग लाइन के बीच आंकड़ों का प्रहस्तन, जांच-पड़ताल और अंतरण शामिल हैं।

## 3.4. कवे स्थल पर नौतल जहाजी कुली मजदूरों द्वारा बोर्ड पर प्रहस्तन सहित पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार तथा बांधने/खोलने के प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति लदा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	24.57	1081.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	36.85	1621.40
- लंबाई में 40' से अधिक	49.14	2162.20
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अनधिक	24.57	1081.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	36.85	1621.40
- लंबाई में 40' से अधिक	49.14	2162.20

सेवाओं में क्वे क्रेन (उतराई और लदान) द्वारा प्रहस्तन, ढुलाई और लिफ्ट कार्य, पोत और यार्ड में नौभरण योजना, पोत, सीसीटी और शिपिंग लाइन के बीच आंकड़ों का प्रहस्तन, जांच पड़ताल और अंतरण शामिल है।

- टिप्पणी: 1. सीएफएस, आईसीडी को भेजे जाने वाले अथवा स्थानीय तौर पर सुपुर्दगी लिये जाने वाले पोतांतरण कंटेनर पर स्थानीय कंटेनर दर वसूल की जाएगी।
2. पैरा 3.10 के अनुसार शट-आउट प्रभार लागू होगा, यदि -
- \* जलयान नामांकन बदला जाता है; अथवा
  - \* पूर्ववर्ती पोत के बर्थ कर दिए जाने के बाद उत्तरवर्ती पोत से पोत का नामांकन पूर्ववर्ती पोत के लिए कर दिए जाने पर।

### 3.5. खतननाक कार्गो कंटेनरों/कंटेनर के आकार से बड़े कार्गो आकार वाले कंटेनर के लिए प्रभार।

कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए लागू उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभारों पर 25% प्रीमियम वसूल किया जाएगा।

### 3.6. घाटशुल्क के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर (केवल बाक्स)		
- लंबाई में 20' से अनधिक	1.17	51.50
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	1.76	77.45
- लंबाई में 40' से अधिक	2.34	103.00
प्रति कंटेनरबंद कार्गो	(रुपयों में)	(रुपयों में)
- लंबाई में 20' से अनधिक	643.50	643.50
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	965.25	965.25
- लंबाई में 40' से अधिक	1287.00	1287.00

- टिप्पणी: 1. सभी मामलों में कंटेनरबंद कार्गो के लिए प्रभार रुपए में होगा।
2. 'विदेश आगमन' और 'विदेश प्रस्थान' के मामलों में कंटेनरों के लिए प्रभार डॉलर में होगा।
3. 'तटीय आगमन' और 'तटीय प्रस्थान' के मामलों में कंटेनरों के लिए प्रभार रुपए में होगा।
4. आईसीडी, पोतांतरण, एलसीएल और एफसीएल तथा खाली कंटेनरों सहित सभी कंटेनरों पर घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।

### 3.7. एक प्रचालन (खोलना और बंद करना, दोनों) के लिए हैच कवरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
क्वे पर हैच कवर उतारे बिना	16.38	720.70
क्वे पर हैच उतारने सहित	40.95	1801.80

टिप्पणी: यदि केवल एक कार्य अर्थात् खोलने या बंद करने का एक प्रचालन होता है, तब आधी दर वसूल की जाएगी।

## 3.8. पोत (रेस्टोव) के भीतर कंटेनर शिफ्टिंग के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
<b>हैच के भीतर (उतराई और पुनः लदान के बिना) प्रति कंटेनर</b>		
- लंबाई में 20' से अनधिक	9.95	437.80
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	14.92	656.50
- लंबाई में 40' से अधिक	19.89	875.20
<b>क्वे से होकर (क्वे पर उतराई द्वारा शिफ्ट करना और पुनः लदान) प्रति कंटेनर</b>		
- लंबाई में 20' से अनधिक	29.25	1287.00
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	43.88	1930.70
- लंबाई में 40' से अधिक	58.50	2574.00

टिप्पणी: रेस्टो कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

## 3.9. रीफर संबंधी और अन्य सामान्य सेवाएं

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
क) यात्रा से पहले जांच (बिजली की आपूर्ति सहित)	30.00	1320.00
ख) पोत के बोर्ड पर (बिजली कनेक्शन) जोड़ने अथवा हटाने की सेवाएं	2.00	88.00
ग) कंटेनर की सफाई		
- लंबाई में 20' से अनधिक	1.50	66.00
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	3.00	132.00
- लंबाई में 40' से अधिक	4.50	198.00
घ) बिजली की आपूर्ति (जोड़ने और हटाने, रीफर कंटेनर में अनुरक्षण) प्रति कंटेनर प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग		
- लंबाई में 20' से अनधिक	6.44	283.40
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	9.65	424.60
- लंबाई में 40' से अधिक	12.87	566.30

टिप्पणी: उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा मैलफंगशनिंग रीफर की मरम्मत और रखरखाव शामिल नहीं हैं।

1. रीफर। उपर्युक्त प्रभार रिस्टो रीफर कंटेनरों पर भी लागू होंगे।
2. रीफर कंटेनरों की प्रि-ट्रिप जांच और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर ही प्रदान की जाएंगी।

## 3.10. शट-आउट कंटेनर/कंटेनरों के पुनः नामांकन हेतु प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
<b>प्रति कंटेनर</b>		
- लंबाई में 20' से अनधिक	22.23	978.10
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	33.35	1467.40
- लंबाई में 40' से अधिक	44.46	1956.25

**टिप्पणी:** उपर्युक्त प्रभार उन मामलों में लागू होंगे, जहां -

- (क) किसी निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर अथवा पुनः निर्यात कंटेनर को शट-आउट किया जाता है और बाद में सीसीटी से बाहर भेज दिया जाता है।
- (ख) किसी कंटेनर के एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिए जाने के बाद उसका अन्य पोत पर लदान करने पर क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभारों के अलावा अतिरिक्त प्रभार भी लगाए जाएंगे। इस मामले में, कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि खंड 3.11 के अनुसार कंटेनर के पहली बार प्राप्त होने के समय से प्रदान की जाएगी। यदि निःशुल्क भंडारण अवधि उससे अधिक बढ़ती है, तब निःशुल्क अवधि के समाप्त होने के बाद से लिफ्ट ऑन के समय तक के लिए भंडारण प्रभार परिकलित किए जाएंगे।

### 3.11. कंटेनर भंडारण के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी पोत			तटीय पोत		
		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (अमरीकी डॉलरों में)			दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक	लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक
1.	आयात - एफसीएल, एलसीएल और खाली						
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	30 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
2.	निर्यात - एफसीएल, एलसीएल और खाली						
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	30 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
3.	आईसीडी-आयात और निर्यात - लदे हुए और खाली						
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	31-45 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	45 दिनों से अधिक	20.00	23.40	35.10	880.00	1029.60	1544.40
4.	पोतांतरण - लदे हुए और खाली						
	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	31-45 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	46-60 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	60 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी पोत			तटीय पोत		
		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (अमरीकी डॉलरों में)			दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक	लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक
5.	शट-आउट - लदे हुए और खाली						
	प्रथम 15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	30 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
6.	स्थानीय सुपुर्दगी के लिए स्थिति में परिवर्तन						
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 दिन	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	30 दिनों से अधिक	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00

- 3.12.1. किसी कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर के लदान/सुपुर्दगी/हटाने के दिन तक के लिए मानी जाएगी।
- 3.12.2. निःशुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- 3.12.3. पोतांतरण कंटेनरों, जिनका स्तर बाद में बदल कर स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी कर दिया जाता है, को रियायती भंडारण प्रभार नहीं मिलेगा। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार संबंधित आयात कंटेनर भंडारण प्रभार के प्रशुल्क के समान वसूल किए जाएंगे।
- 3.12.4. खतरनाक कंटेनर के लिए, भंडारण प्रभार ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्लैब से 25% अधिक वसूल किया जाएगा।
- 3.12.5. आईसीडी कंटेनरों के मामले में निर्धारित निःशुल्क समय और भंडारण दरें केवल रेल द्वारा आईसीडी में जाने/आने वाले कंटेनरों के आवागमन के लिए ही लागू होंगी।
- 3.12.6. बाद में, एलसीएल या आईसीडी कंटेनर के रूप में परिवर्तित होने वाले सामान्य आयात कंटेनर स्थानीय एफसीएल कंटेनरों पर लागू निःशुल्क अवधि का लाभ उठा सकेंगे।
- 3.12.7. किसी भी शट-आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के शट-आउट कंटेनर बनने के दिन के अगले दिन से लेकर पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक के लिए परिकलित की जाएगी।
- 3.12.8. परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक् स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई की तारीख से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक के लिए निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाए जाएंगे :
- परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करता है, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है :
    - शिपिंग लाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त करेगी और इसे वापस ले लेगी अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाएगी, और
    - शिपिंग लाइन कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी।

- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और दुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा। उनके निर्धारित अवधि में ऐसी कार्रवाई करने में असफल रहने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइन्स द्वारा आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती।
- (iv) जब कोई कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ लिया/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तब भंडारण प्रभार लागू होना उस तारीख से बंद हो जाएंगे, जिस तारीख को सीमाशुल्क कार्गो को छोड़ने का आदेश जारी करता है, बशर्ते कि लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करें और दुलाई तथा उतराई की लागत वहन करें/अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर लाइन्स/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटाए जाएंगे और उक्त मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर के हटाने की तारीख से लागू होना बंद हो जाएगा।

### 3.12.9. विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रुपयों में)	
		लंबाई में 20' से अनधिक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक
(i)	सील लगाना/हटाना	200.00	200.00
(ii)	कंटेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	643.50	965.25
(iii)	टर्मिनल के भीतर शिपिंग के लिए प्रभार	877.50	1316.25
(iv)	पीओडी परिवर्तन	877.50	1316.25
(v)	अतिरिक्त दुलाई - टर्मिनल से रेल या रेल से टर्मिनल तक/अतिरिक्त दुलाई/परिवहन के लिए प्रभार	877.50	1316.25
(vi)	रेल से सड़क अथवा व्युत्क्रम कंटेनर के स्तर में परिवर्तन	877.50	1316.25
(vii)	खतरनाक स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)	100.00	100.00
(viii)	प्रति कंटेनर एक द्वार खोलने के प्रभार	600.00	600.00
(ix)	दस्तावेजों का निरस्तीकरण - प्रति ईआईआर	100.00	100.00
(x)	खतरनाक कंटेनरों की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना	3000.00	3000.00
(xi)	ऑन-व्हील सीमाशुल्क जांच-पड़ताल (प्रति कंटेनर)	400.00	400.00

- टिप्पणी:**
- जब ग्राहकों के अनुरोध पर ईआईआर रद्द किया जाता है तो निरस्तीकरण प्रभार लागू होता है।
  - "वन डोर ओपन" प्रभार केवल एक द्वार खुला रखे जाने की अपेक्षा वाले (उदाहरणस्वरूप प्याज) कंटेनर के प्रहस्तन के लिए लागू है और जब द्वार खोलने और सुरक्षा करने का कार्य टर्मिनल द्वारा किया जाता है।
  - "सील लगाना" कंटेनर पर बिना सही बोटल सील के रेलमार्ग/सड़कमार्ग/समुद्रमार्ग द्वारा टर्मिनल में आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर, प्रवेश की अनुमति देने से पहले, बोटल सील लगाई जाएगी। यह कार्य शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों की सूची, जिनपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, की सूचना लाइनों को दी जाएगी। सील प्रभार सीलों को हटाने के लिए भी लागू होंगे।
  - "खतरनाक स्टिकर लगाना/हटाना" आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले खतरनाक स्टिकर केवल खतरनाक कार्गो वाले कंटेनर पर ही लगाया जाएगा। इसी प्रकार बिना खतरनाक कार्गो वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर को हटाया जाएगा। दोनों में से किसी भी मामले में, टर्मिनल में उक्त गतिविधि के लिए ग्राहक द्वारा सीसीटी को लिखित में सूचित करना होगा।
  - ऑन-व्हील सीमाशुल्क जांच। ग्राहक के लिखित अनुरोध पर, कंटेनर की ऑन-व्हील जांच केवल नामांकित बिंदु पर ही की जाएगी। कंटेनर के द्वार केवल सीमाशुल्क के पर्यवेक्षण के अधीन ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल परिसर के अन्दर भराई/उतराई, आंशिक रूप से ही सही, की अनुमति नहीं दी जाएगी।
  - अतिरिक्त गतिविधि - सीसीटी द्वारा चालित आईसीडी कंटेनर के लिए टर्मिनल से रेल स्थल अथवा रेल स्थल से टर्मिनल तक अतिरिक्त गतिविधि स्वीकार्य होगी।



7. खतरनाक कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना। ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की खतरनाक प्रकृति घोषित करनी होगी और सीसीटी को प्रासंगिक खतरनाक ब्योरे देने होंगे। उपर्युक्त प्रभार केवल कंटेनर की खतरनाक प्रकृति को घोषित नहीं करने/गलत घोषित करने के लिए ही हैं।  
तथापि, घोषित नहीं करने अथवा गलत घोषित करने के कारण उत्पन्न होने वाले परिणामों संबंधी देयता और लागत को ग्राहकों के खाते में डाला जाएगा।

- 41 -

### 3.13. कंटेनर बर्थों के साथ पोतों के लिए ताजा जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति 1000 लीटर या उसका भाग	6.79	298.80

### 3.14. नीतल पर कूड़ा-कचरा की सफाई के लिए प्रभार

	रुपए
प्रति 1/2 घन मीटर वाला बैग	234.00

### 4. सीएफएस पर लगाए जाने वाले प्रभार

#### 4.1. भंडारण प्रभार

अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपए)
प्रथम 3 दिन	निःशुल्क
4-10 दिन	25.00
11 दिन से 20 दिन	50.00
21 दिन से 30 दिन	75.00
उसके बाद	100.00

**टिप्पणी:** निःशुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।

- 4.2. वाहन से उतराई/वाहन पर लदान के लिए प्रभार रु. 35/- प्रति टन अथवा उसका भाग।  
 4.3. ग्राहक के अनुरोध पर फोर्कलिफ्ट प्रभार रु. 175 प्रति मी.टन  
 4.4. ग्राहक के अनुरोध पर पैकिंग करने/खोलने पर प्रभार रु. 50 प्रति पैकेज  
 4.5. भराई के लिए कार्गो प्राप्त करने हेतु स्वीकृति और लेबल लगाने का प्रभार रु. 25 प्रति मी. टन  
 4.6. प्रति परेषण दस्तावेज प्रभार रु. 50  
 4.7. गुडिटकाकरण/गुडिटका-विच्छेदन, प्रति गुडिटका रु. 100

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 17th May, 2004

No. TAMP/82/2003-CCTL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) for review of its tariff as in the Order appended hereto.

**Case No. TAMP/82/2003-CCTL**

**The Chennai Container Terminal Limited**

...

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 4th day of May 2004)

This case relates to the proposal received from the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) for review of its tariff.

2.1. The Scale of Rates of the CCTL fixed initially in March 2002 was valid till 14 September 2003. In compliance with the policy direction issued by the Government of India dated 7 November 2003 under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 to the effect that TAMP may review and revise tariff in the case of CCTL so as to take into account royalty / revenue share for tariff fixation subject to a maximum of 27%, this Authority passed an Order on 27 November 2003 approving on an interim basis an across-the-board increase of 17% over the (then) existing Scale of Rates of the CCTL and advised the CCTL to submit its proposal for tariff review on or before 15 December 2003. The validity of the interim Scale of Rates was extended, from time to time, beyond the earlier stipulated date.

2.2. In compliance with the Order passed by this Authority, the CCTL has filed its tariff proposal.

3.1. The salient points of the proposal made by the CCTL are as under:

**A. Tariff Structure**

**(i). ICD Traffic**

Efforts to attract the volumes from various ICD destination outside Chennai have been considered through strategic pricing. Lower transportation and yard handling charges for ICD origin and destined containers as compared to local deliveries have been proposed.

**(ii). Transshipment Containers**

Composite handling charges for transshipment containers has been increased by 100%. Even after this increase, the revised rate will be 75% of the charges for load and discharge activity.

**(iii). Reefer Containers**

Tariff for reefer connection charges has been increased to meet the cost of plug-unplug, monitoring and electricity. The existing charges do not even cover the variable cost of electricity.

**(iv). LCL de-stuffing / stuffing charges**

Current tariff levels are un-remunerative. Keeping in view the existing tariff levels at CFS around the terminal, the charges have been suggested. The increase will be compensated by the proposed lower demurrage / crane charges for CFS activities to some extent.

(v). Import storage charges

The current dwell time of containers in the yard is serious concern. With an effort to encourage the trade to move the import containers out of the terminal, increase in free days from 3 to 4 has been proposed. If the containers are not moved out within the free days, ground rent charges will be applicable from the following day of the discharge of the containers from the vessel. In order to discourage long staying, storage rate has been increased by 100%.

Free time of 15 days is proposed to be allowed for ICD containers only if the documentation is completed within 48 hours of discharge. Otherwise, ground rent will be payable from the following day of discharge.

(vi). Demand from Customs

The Customs office has demanded a sum of Rs.38 lakhs towards the cost of posting the Customs staff during the period July 2003 to June 2004. The expenses have been incorporated in the tariff for future period.

**B. Containers volumes**

Traffic handled during 2002 was 3.96 lakhs TEUs. Traffic projection for 2003 is 4.89 lakhs TEUs. This exceptional increase of 23.50% over the normal growth is due to diversion of traffic from Tuticorin and Chennai on account of increased efficiency. However, the present trend of growth is 12%. Anticipated traffic growth for 2004 is 13% and for 2005 is 10%. Accordingly, traffic is estimated to be 5,50,310 TEUs for 2004 and 6,05,341 TEUs for 2005.

The container mix has been based on the trend seen during 2003. However, increase in ICD volumes have been considered.

**C. Revenue assumptions**

The CCTL has considered the exchange rate for 2004 and 2005 as under:

Year 2004	-	1 US \$ = Rs.46.55
Year 2005	-	1 US \$ = Rs.47.02

**D. Expense assumptions**

- (i). Increase in wages at 12%
- (ii). Increase in diesel prices at 6% for 2004 and 2005.
- (iii). Increase in electricity charges at 10% for 2004 and 2005 against the 16.28% increase in electricity tariff faced in 2003.
- (iv). Depreciation rates in line with the provisions of Companies Act.
- (v). Overheads have been estimated in line with the present trend.
- (vi). Inflation rate for all overheads has been assumed at 6% except for fuel / electricity / labour.
- (vii). It has requested this Authority to allow management fees (payable to P & O Ports) as allowable expense appreciating the distinction between return of financial investment and payment for availing any services.
- (viii). It has stated that on account of differential between 27% royalty allowable and return allowed since commencement of operation, the company has suffered and requested this Authority to consider this in detail in the current tariff fixation.

3.2. The CCTL has proposed the following:

**A. Increase in Charges:** (with reference to initial tariff fixed in March 2002)

(i).	Consolidated stevedoring charges including transportation (excluding wharfage)	45% - 50%
(ii).	Destuffing the containers	150%
(iii).	Transport and lifts (LCL 20' and LCL 40')	50%
(iv).	Transport and lifts (ICD containers)	25%
(v).	Lift on or lift off charges	34%
(vi).	Additional transportation	25%
(vii).	Transshipment	100%
(viii).	Wharfage per container	45%
(ix).	Premium for hazardous boxes on stevedoring, wharfage, lifts and storage.	25%
(x).	Hatch cover of vessels, restows and shut out charges	80%
(xi).	Reefer charges	85%
(xii).	Extra movement / transportation / shifting within the terminal	45%
(xiii).	Storage charges	100%

**B. Some of main provisions / changes proposed in the Scale of Rates**

- (i). The existing composite rate for transportation of containers to / from quayside, lift on / off at CY and landing / loading from / to Customer's vehicle has been segregated into two different rates, namely (a) transportation service to / from quayside and (b) for lift on / lift off, delivery / receipt to and from Customer's vehicle.
- (ii). A new provision for levy of additional lift on / lift off charges in case of delivery of an empty container after destuffing at CFS has been proposed.
- (iii). The charges for transportation of ICD container from / to quay to rail yard is lower than the charges for transportation of normal container from / to quay to yard.
- (iv). 50% premium for storage of hazardous container has been proposed.
- (v).
  - (a). Free period for export containers has been reduced from 7 days to 4 days (In a subsequent communication dated 6 February 2004, the CCTL has reverted to 7 days free period for export containers)
  - (b). The existing free period of 3 days for import containers is proposed to be increased to 4 days.
  - (c). If the import containers are not moved out of the terminal the ground rent charges will be applicable from the subsequent day of the discharge of the containers from the vessel.
  - (d). In respect of ICD containers though the existing free period of 15 days is proposed to be continued, the CCTL has proposed that the storage charges shall be applicable from the day following the date of landing up to the date of loading / delivery of containers if ICD documentation is not submitted within 96 hours of discharge of containers.
  - (e). The existing free period of first 3 days in respect of import empty containers and first 7 days of export empty containers is proposed to be removed. The CCTL has proposed to charge empties from the following day of landing.
- (vi). Tariff for new items like forklift charges, packing / unpacking charges at the request of the customers, palletization / depalletization charges and other miscellaneous services have been proposed.

4.1. The CCTL requested to maintain confidentiality of the cost details submitted as a part of the proposal with a request not to circulate them. Request for withholding any such information on the ground of confidentiality can be entertained provided a suitable explanation is given. We, therefore, informed the CCTL, vide our letter dated 10 December 2003, about circulating the proposal as received. The CCTL vide its letter dated 17 December 2003 stated that its cost structure, investment plans and balance sheet information will be exposed to its competitors if the proposal is circulated as such and requested to circulate the draft Scale of Rates, the proposed increase and the covering letter disclosing the assumptions and the basis on which the financial have been made. It also cited clause 8.1. of the Tariff Evaluation Procedure in support of its request not to circulate the financial information. Therefore, in accordance with the consultative procedure prescribed and in line with the clause 8.1 of the Tariff Evaluation Procedure, the proposal of the CCTL containing draft Scale of Rates, existing and proposed rates, Traffic and Income forecast was forwarded to the Chennai Port Trust and concerned port users / representative bodies of port users for their comments.

4.2. A copy each of the comments received from the users was forwarded to the CCTL for its comments / information.

5.1. On a preliminary scrutiny of a proposal, the CCTL was requested vide our letter dated 13 January 2004 and 8 April 2004 to furnish additional information / clarification on various points.

5.2. In response to the queries raised by us the CCTL vide letter dated 6 February 2004, 3 March 2004 and 16 April 2004 has furnished the following clarifications / additional information:

**I. FINANCIAL / COST STATEMENTS**

(i). CCTL has furnished unaudited figures for the year 2003.

(ii). The date of commissioning of extended terminal is 19<sup>th</sup> August 2002. The designed capacity of Chennai Container Terminal after handing over of Stage II with the equipments proposed is 6,24,000 TEUs being minimum of the following:

(a).	Equipment Capacity (6 QC)	Average 104,000 teus per crane
(b).	Yard Capacity with average 4 dwell days	Average 647,032 teus

With the present dwell days of approx 5.1 days the yard capacity is only 507,476 teus.

The company is making efforts with the lines to have them move their boxes out to the CFS facilities at the earliest or get their customers to take delivery at the earliest given that yard space is at premium and would limit the long term capacity of the terminal. The company does not look at storage as a "source of revenue" or a "profit source" as it would rather have the de-congested yard & enhance in the future the wharf capacity by installation of additional quay cranes.

(iii). Traffic estimates are derived from our estimates of Indian trade and the traffic growth of the Chennai hinterland as well as the capacity of the container terminal determined on the basis of quay length, back up area, equipment and infrastructure limitations. Keeping in view the present trend of 12% growth rate and considering the fact that the competition will be on rise with VCTPL, Tuticorn, Cochin etc. we have projected a growth of 12% for 2004 and 10% in 2005.

(iv). CCT terminal capacity is restricted by dwell time of the containers. Dwell time of the containers can be controlled by the tariff structure. With present dwell time of approx 5.1 days, capacity is restricted to 507,476 TEUs. In order to achieve the estimated throughput for the year 2004 and 2005, various alternatives are analysed to reduce the dwell time of the containers in the yard. Increased storage tariff will encourage the trade to move the containers out of the terminal immediately. This will result in lower storage income to the terminal but will enable it meet the challenge of catering to the growth of the trade.

(v). The break up of other income for 2003 is as under:

- (a). Profit on Sale of low performing assets – Rs. 75.60 Lakhs.
- (b). Income from scrap generated from construction work at site Rs. 80.76 Lakhs.
- (c). Rental income from space given to contractors for works Rs. 3.74 Lakhs.

No such exceptional extraordinary income is expected in future years.

(vi). Operating and direct labour / maintenance labour

Though the inflation rate considered is @ 6%, increase in the salary has been assumed @12% for the following reasons:

- (a). Salary increases are never based or linked to inflation in the Indian conditions. Inflation is normally one of the components of salary increase.
- (b). The average increase across various industries is between 10% to 15%.
- (c). Port industry requires skilled labour for operation of equipments. Accordingly to retain skilled labour force in the increasing competitive environment, salary increase has to be in par with similar other terminals.

Survey on remuneration in India has been conducted by renowned HR consultants M/s. Hewitt & Associates. According to the survey results, salary for Indian industry is expected to increase by 12.3% in 2004.

(vii). Equipment operating cost

- (a). The increase in power cost during 2003 is mainly on account of introduction of additional 4 new Post Panamax QC's and activation of new reefer points and new yard lightings.

Another reason for increase in units consumed is due to long-standing reefer containers, which have been detained by customs for almost one year. Approx. 42 No. of 40' footer reefer containers were detained by customs and were in the yard for an average of 193 days and around 16 No. 40' footer reefer container detained by customs lying in yard more than 365 days. The trend of long standing container is assumed to continue.

- (b). Escalation in diesel price

The increase should be read as 7% instead of 6%. The average price during 2003 has been approx Rs. 21.84 per litre. Increase of average price of 2003 over 2002 is 15.61%. Though increase over 2002 has been over 15% p.a. only 7% is considered based on last two to three months average. The present rate is around Rs. 23.81 per litre. Given this increase, a higher percentage may be considered.

(viii). Operating equipment depreciation and non-operating equipment depreciation

As per the Companies Act and generally accepted principles for depreciation, the equipment has to be depreciated over its life. The rate of depreciation is arrived at by considering their remaining useful life. In working their remaining useful life the same norms of life of new equipment have been used.

- (ix). (a). The equipment procurement plan given as per the earlier estimates were based on the fact that the CHPT equipments will be fully refurbished and used. However due to the condition in which these equipments were handed

over and non-availability of spares in the market due to technological obsolescence and shut down of companies which manufactured these equipments, CCTL was left with no alternative other than advancing the equipment purchases. The company has already imported 4 new cranes and 10 RTG's for its operations. The RTG procurement in 2004 has been corrected to 3 from 2.

- (b). The breakdown of major civil additions are as under:

Year -2003	(Figures in Crs)
Wharf Refurbishment	Rs. 25.07
New Reefer yard/ Yard refurbishment	Rs. 27.35
Year -2004	
Operating Building	Rs. 12.36
Wharf refurbishment	Rs. 13.95
Yard Refurbishment	Rs. 28.77

- (c). The productivity norms and performance standards considered for equipments are as under:

4 New QC's	90,000 containers per annum
2 Old Chpt QC's	60,000 containers per annum
10 New RTG's	63,000 moves per annum
6 Old CHPT RTG's	42,000 moves per annum

The equipment in place & being planned is sufficient to meet the demand that the terminal anticipates in 2004 & 2005. The terminal must be geared to meet peak capacity during the week as vessel calls are not always the same.

- (x). Other expenses

- (a). Customs cost recovery estimates for 2004 and 2005 has been done on the same basis as per their bill with 6% escalation.
- (b). The leased ABG RTG is not in operation as there is court case against the same. For the purpose of tariff computation the hire charges payable under the contract only upto Sept 04 has been considered.
- (c). (i). The lease hire charges on RTG fork-lift and ITV / RS are as per the concession agreement.
- (ii). 8 forklifts are being used for operations at CFS. These are battery-operated forklifts and the hire charges for each is approx Rs. 55,000 per forklift per month during 2003. For 2004 & 2005, 9 forklifts have been estimated to be hired in view of the increased volume projected.
- (iii). The ITV hire charges are in the rate of 110 per TEU.
- (d). The extended terminal of 285 meters was handed over on 19<sup>th</sup> August 2002. Accordingly, the lease charges for 2002 are only for 4 months. For the year 2003, the lease charges include the full year charge of the extended facility. The increase in lease rentals of 2004/ 2005 is 5% which is as per norms mentioned in the Scale of Rates.

- (xi). Technical services fees

The Technical Service Fees payments are made by CCTL to P&O for provision of various services, which CCTL uses to fulfill its obligations towards CHPT for operating the terminal. Section 92 of the Income Tax Act, inter alia, provides

allowability of above expenses as deduction. Accordingly TSA payments should be considered as reasonable and justifiable business expenses by regulators and allowed for inclusion in the calculation of cost based tariffs. Further, FIPB and RBI have duly approved payment of TSA.

(xii). General Overheads

- (a). The increase in the general overheads is 53% (2002) and 25% (2003) when compared to final cost sheet, which was gazetted as part of the earlier tariff fixation. Increase is mainly due to expenditure on Information Technology (IT), due to automation of various areas.
- (b). Though in percentage terms the marketing/entertainment expenses seem to be estimated with 372% increase, in absolute terms the increase is approx Rs. 40 lakhs. This increase is mainly on account of marketing efforts that need to be put at various places like Delhi, Tuticorn, Hyderabad, Bangalore etc. to retain and increase the volumes at Chennai, given the extreme competition between the new terminals.
- (c). The steep increase in IT related overheads compared to 2002 in 2003 is mainly on account of full year AMC charge for Terminal Operating Software (NOVIS). During 2002 AMC charges paid only for 2 quarters. During 2003 AMC charges have been paid for the entire year. For 2004/2005 the increase is only 5%.

(xiii). Preliminary and upfront payment written off

Institute of Chartered Accountants of India (ICAI) Guidance Notes recommend preliminary expenses be written off over a period of 3-5 years. International Accounting standards require them to be charged as expenses in the very first year. When there is generally accepted principle of accounting of such expenses, it is unreasonable for TAMP to suggest a different method of accounting the cost and writing off over the life of the project.

Upfront payment is being written off over the life of the project. This is again is based on the generally accepted principle. The proposal is based on generally accepted principle and for the purpose of uniformity, TAMP should also follow the same.

(xiv). Other expenses

There was an error in the estimates for 2003, which has been corrected. There is no change in the interest charge as the same is based on actuals.

(xv). Taxation

There are instances of pre-tax and post-tax allowable returns in other regulatory sectors. Investors would prefer to earn a post-tax return to remove the uncertainties arising from income tax regulations. The tariff is fixed for 2 years. The income-tax structures and tax rates are subject to annual revision through Finance Act. Any upward revision of the income tax rate or introduction of surcharge or new tax without corresponding change in the allowable rate of return could adversely impact the return expectation of the investor. Accordingly, the Authority is required to take the tax expenses into account to fix the tariff.

- (xvi). Accounts are not maintained on the basis of each activity as this is very cumbersome and difficult to decide the apportionment. Hence an activitywise statement cannot be provided.



(xvii). Separation Payment

The separation payment, which will be received after 30 years, cannot be adjusted today while calculating our tariff. The separation payment will be used to comply with various statutory and procedural requirements.

(xviii). Working Capital clarification

The increase in the working capital compared to 2002 is mainly on account of payments due to civil contractors. Globally shipping lines enjoy credit facilities & also expect the same from us. Further there will be reduction in current liabilities as most of the Capital expenditure related accruals would not be there from February 04.

II. SCALE OF RATES(i). Tariff increase

Being an infrastructure industry approx 80% of the costs are fixed. To make an activity wise costing is not only very time consuming activity but also the basis for apportionment of the fixed cost is difficult to determine. Further, the port is in no control of the type of boxes, which it will handle. Historical analysis alone will not help in determining the size of boxes handled by a port.

(ii). Schedule 3.1.2 and 3.1.3 and Schedule 3.3.2 and 3.3.3

Segregation the existing tariff for transportation of containers to / from quay side lift on / off at container yard and landing / loading from / to customer is due to following reasons.

- (a). The breakup of rate now proposed is on the same lines as was being followed by CHPT for the handling charges. In our earlier scale of rate a consolidated rate was approved upto delivery of container to/from customer vehicle.
- (b). The lift on/lift off charges approved was Rs. 550 for a 20' and Rs. 825 for 40'. Rs. 1,050 for 20' and Rs. 1,575 for a 40' where services included transportation from /to container yard and delivery/receipt of the same.
- (c). The operational requirements of the terminals are different from port to port. Based on our experience over 2 years, we have restructured the tariff to suit local operational requirement of the terminal and the trade. Here within the port, customs examinations are carried out and direct deliveries are given resulting in shifting of containers in the yard. A separate charge will help in charging based on services provided.
- (d). In order to keep lower charges for ICD containers for further long term growth of CCT, it is crucial for it to be able to attract upcountry containers. On account of distance, CCTL has disadvantage in comparison to other South Indian ports which are nearer. Hence it needs to attract these containers. By attracting these containers the benefit from a higher volume is felt by all customers.

(iii). Schedule 3.2.2 Charges of handling LCL container by quay crane

The charges mentioned in the earlier tariff sheet is for "landing or loading" from or to customer vehicle. After de-stuffing the containers a further lift on / lift off of the empty container is required. Hence we have put this condition as a clarificatory note to avoid confusion.

(iv). Schedule 3.3.2 and 3.3.3 – Charges for transportation of ICD containers and normal containers

The only reason for proposing a lower rate is to give an incentive to attract ICD cargo to Chennai. Given the distance of ICD to Chennai the customer is at disadvantage due to the additional rail freight they need to pay to bring the box.

(v). Schedule 3.4 – Modification in Note to shut out charges

As per the existing tariff note 2 to Schedule 3.4 shut out charges shall apply in case of transshipment if the vessel nomination is changed after berthing of the originally nominated vessel. The same has been modified for any change in vessel nomination. Based on the earlier definition, the shutout charges will be applicable only if original vessel nomination is changed. With the modification, we intend to cover multiple shutouts of same boxes as this results in shifting of boxes. This is in line with the practice also followed in the tariff order of PSA SICAL container terminal & JNPT as well as other container terminals.

(vi). Schedule 3.6 – 25% premium on wharfage for hazardous containers

The premium of 25% on handling has been earlier approved by TAMP for hazardous containers in our earlier tariff. The same was not applied to Wharfage. Wharfage is one of the components in the entire box handling charge. Accordingly, if on handling 25% is applied, the same should be applied to wharfage also.

(vii). Schedule 3.9 – Reefer related and other general services

Currently our tariff for reefer connection charges is US\$5.50 per 8-hour slab. This recovery does not cater to even the variable costs towards electricity. We have recommended a revised rate US\$ 10.18 per 8hour shift including plug-unplug, monitoring as well as electricity.

(viii). Schedule 3.10- Charges for a shut out container/re-nomination of containers

As per present definition "Shut Out Container" means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason. Presently the shutout boxed is rolled over to next vessel of same service or to the nominated vessel. If the box is again re-nominated for another vessel, the shutout charges will be applicable second time since it involves further shifting in the yard. This is standard practice followed by all container terminals.

(ix). Schedule 3.11- Charges for container storage

(a). 50% premium for hazardous container is proposed due to following reasons:

- DG container requires proper segregation between classes as per IMDG regulations.
- All ground slots cannot be fully utilized due to above reason and more ground slots have to be used.
- Additional infrastructure needs to be created to cater for emergencies like hazardous bund, specialized fire fighting systems etc.
- Handling a hazardous container does not entail such elaborate facilities being provided.

(b). The free time and rates proposed in case of ICD containers are applicable only for movement to/from ICD's going by rail only.

- (c). There has been a typographical error for free period of Export- FCL and LCL containers. We propose to maintain 7 days free. In case of empty containers we have proposed to charge from the following date of landing. As explained earlier, CCT capacity is constrained by yard. We would like the container to be removed at the earliest. Keeping the same objective in mind it is proposed to charge empties from the following day of landing.
- (d). With an effort to encourage the trade to move the import containers out of the terminal, we have proposed to increase the free days from 3 to 4 within which the containers should be moved out the terminal, failing which ground rent charges will be applicable from the subsequent day to the discharge of the container from the vessel. Further, keeping in view that prime port land should only be used for transit purposes, and long staying should be discouraged, storage rate increase has been considered from US \$ 2.5 for 20' to US\$ 5 for 20'.

Several import ICD containers dwell at the yard for requirement of completion of ICD documentation by the container operators. It is thus suggested that the free time of 15 days should be made available only if the documentation is completed within 48hrs from date of discharge from the vessel. Failing submission of documentation within 48hrs, ground rent charges to become applicable from the following day of discharge of container. However based on suggestions made to us by the trade, we are revising the limit of 48 hours to 96 hours.

(x). Schedule 3.13 – Charges for supply of fresh water to shipping

The proposed charges have been increased by only 17% as approved by Authority in our earlier tariff. No further increase has been proposed.

(xi). Schedule 3.12.10- Miscellaneous Charges

- (a). Following miscellaneous charges have been proposed in our new scale of rates:

		20'	40'
(vii).	Fixing/removal of Hazardous Sticker (per containers)	100	100
(viii).	One Door Open Charges per container	600	600
(ix).	Cancellation of documents – per EIR	100	100
(x).	Non- declaration / Miss declaration of Hazardous containers	3,000	4,500
(xi).	On- Wheel Customs inspection (per container)	400	400

Item no. (vii), (ix), (x) are more in the nature of penal charges which is similar to the charges approved by Authority in case of other port operators. These are serious safety lapses which need a strong deterrent.

Item no. (viii) – One-door open charges per container are basically services provided for containers carrying perishable products. Activity requires cutting of seal, opening one door and securing to the side. Again while loading on vessel, the door needs to be closed again for transportation to vessel and re-opening the door and securing onboard. Considering the manpower cost and time involved a nominal charge of Rs. 600 has been proposed.

(b). Tariff for new items

The new charges at CFS have been proposed to cater to the service request from our users.

The charges are similar to what is being charged by other CFS operators who are in the near vicinity of port. We have not yet called for formal quotations from contractors for providing the above services. The proposed charges are considered based on the verbal discussion that we had with various contractors engaged in same line of activity.

### III. CUSTOMS COST RECOVERY

- (i). The cost recovery charges have been raised based on the Circular No.34/2002-Cus and Circular No.128/95-Cus dated 14 December 1995.
- (ii). We have asked the Customs to review its demand for payment bills relating to posting of officers for container terminal gates and CFS activities.
- (iii). The Customs are reviewing whether the charges for container terminal gates should be levied. We have not received any positive reply from Customs.

6.1. The CHPT was also requested vide our letter dated 13 January 2004 to furnish additional information / clarification on certain points.

6.2. In response to the queries raised by us, the CHPT vide letter dated 12 February 2004 has furnished its comments which are summarised below:

- (i). The extended terminal of 285 mts. quay length with back up area of 40200 sq. mtrs. was handed over to the CCTL on 19 August 2002. As per the License Agreement after handing over of the extended terminal, they have to achieve guaranteed throughput of 4 lakhs TEUs for the period from 19 August 2002 to 18 August 2003 and thereafter 5 lakhs TEUs every year. As regards the designed capacity of the terminal stage II of 285 mtrs., the capacity of the terminal depends upon the number of equipments deployed, the berth occupancy, gantry move per hour, available back up area, etc. Hence, it may not be possible on the part of Port Trust to assess the exact capacity of the terminal. However, before privatisation when the construction of terminal was initiated by the Port Trust, the capacity of 2.5 lakhs TEUs was estimated in Detailed Project Report (DPR).
- (ii). As stated above, the capacity of the terminal depends upon the equipments deployed, the berth occupancy, available of back up area, per hour move of the gantry crane, etc., the port trust is not in a position to assess the capacity of the container terminal as because details of the equipments to be installed during 2004-05 is not available with the Port Trust. However, during the year 2004-05, they have to achieve the guaranteed throughput of 5 lakhs TEUs as per the License agreement. Considering the estimated capacity of 2.5 lakhs TEUs for 285 mts., the throughput for 885 mts., of quay length may be around 7 lakhs TEUs. The estimated throughput for the year 2004 and 2005 appears to be reasonable.
- (iii). The CCTL has taken over the first phase on 30 November 2001 and the second phase on 19 August 2002. They have paid to the Port Trust Rs.10.10 crores for the first phase and Rs.1.83 crores for the second phase for the calendar year 2002. They have paid lease rentals of Rs.3.49 crores for the year 2003 against the demand of Rs.12.5 crores. As per the licence agreement they have to pay to the Port Trust Rs.13.15 crores and Rs.13.78 crores for the calendar year 2004 and 2005 respectively.
- (iv). The lease of RTG crane to the CCTL is valid up to October 2004. The CCTL suo motu cancelled the contract with M/s.ABG with effect from 21 June 2003 and has not paid the lease charges to the Port Trust to pay it to M/s. ABG. As per the tripartite agreement between the CHPT, CCTL and M/s. ABG, CCTL shall use the crane and pay the lease charge to Port Trust and the Port Trust in turn shall pay the lease charges to M/s. ABG.

- (v). It is found that the cost statement of the CCTL has not been sent to Port Trust as Port Trust cost statement is sent to all users Association to comments on the input costs and its reasonableness whereas it has been kept as confidential. In this regard, it is requested that since they are providing services to facilitate import and export like port trust and considered as a port inside the port, it is required to circulate the cost statement to Port Trusts and Users Associations to give their comments on the reasonableness of the input costs and identify the area where cost can be controlled. Port may compare it with its cost and give suggestions for reduction in cost in different areas to make the export competitive. It is further submitted that finally if the authority decides to keep confidentiality of the cost statement of the terminal operator, the same may be extended to the port trust to bring uniformity.

7. A joint hearing on the proposal of the CCTL for review of its tariff was held on 20 February 2004 at the CHPT in Chennai. At the joint hearing, the CCTL, CHPT and the concerned users have made their submissions.

8.1. As decided at the joint hearing, the CCTL was requested to furnish additional information and the CCTL vide its letter dated 3 March 2004 and 5 March 2004 responded to the queries raised by us and the details furnished by the CCTL are narrated below:

- (i). Transshipment cost as percent of handling charges is as given below.

		Transshipment as % of handling			
		20 '	40 '	20 '	40 '
Singapore	Local	82.00	117.00	77%	82%
	TP	63.00	96.00	-	-
Salalah	Local	109.00	165.00	128%	121%
	TP	140.00	200.00	-	-
Jebelali	Local	115.00	169.00	121%	114%
	TP	139.00	193.00	-	-
Port Kilang	Local	50.00	75.00	148%	148%
	TP	74.00	111.00	-	-
Mumbai	Local	71.00	107.00	87%	86%
	TP	62.00	92.00	-	-
Tuticorin	Local	35.77	53.66	103%	103%
	TP	37.02	55.53	-	-
Chennai	Local	50.68	76.02	75%	75%
	TP	38.00	57.00	-	-
JNPT	Local	64.45	96.67	100%	100%
	TP	64.45	96.67	-	-

The transshipment charges for above ports are more than 75% of handling charges against our estimate of only 75%.

- (ii). Proposed lease rentals:

- (a). Escalation of 5% has been estimated. The escalation amount considered for the year 2004 works out to Rs. 1.17 cores and for the year 2005 Rs. 1.80 cores. The security deposit and lease rental premium demanded by the CHPT has not been considered for the proposal. Land rental premium, security deposit and escalation clause are not applicable for BOT projects like CCTL.
- (b). The land rental premium, security deposit and escalation clause were incorporated in the CHPT Scale of Rates 2 days prior to take over by CCTL. The items are under dispute between them CHPT and CCTL. We reserve our right to file our claim with retrospective effect if CCTL is required to pay these charges.

(iii) The yard capacity, aggregate dwelling time and overall capacity are as under:

Stack type	Equipment Type	Teu Ground Slots	Stake Height	% stack Utilisation	Static Capacity
Mixed	RTG	2900	4	70%	8,120
Reefer	RTG	180	3	50%	270
Others	RTG	96	1	50%	48
Total-average		3,176	3.85	68%	8,438
Peaking Factor					119%
Normal Capacity					7,090
Aggregate dwell time					4
Days					365
Overall Capacity					647,032

8.2. As agreed at the joint hearing the CHPT was requested to collect the details of rates levied at different container freight situations in and around Chennai (particularly, those operated by Concor and CWC).

8.3. The CHPT vide its letter dated 12 March 2004 has furnished details regarding CFS charges of Concor and CWS. The stuffing / destuffing charges levied by CONCOR and CWC compiled from the details furnished by the CHPT are tabulated below:

**Comparative Position of de-stuffing / stuffing charges**

Sl. No.	Items	CCTL		CONCOR	CWC	
		Existing	Proposed		Madhavaram	Virugambakkam
	<b>Stuffing / de-stuffing per container</b>					
1.	Not exceeding 20' in length	412.86	978	675 (Cargo) 1000 (Metal Scrap)	1100 (Stuffing) *	1100 (Stuffing) * 1000 (De-stuffing)
2.	Exceeding 20' and upto 40' in length	619.29	1466	900 (Cargo) 1600 (Metal Scrap)	1700 (Stuffing) * 1100 (De-stuffing)	1700 (Stuffing) * 1600 (De-stuffing)
3.	Over 40' in length	928.93	1955	-	-	-

\* Stuffing charge includes unloading the cargo from the trucks and stuffing into container

9.1. The users have been demanding the cost details relating to the proposal to enable them to meaningfully comment on the proposal of the CCTL. At the joint hearing, held in Chennai, the issue was seriously agitated by the users. The CCTL was, therefore, vide our letter dated 11 March 2004 advised to agree for circulation of the consolidated Profit and Loss Account (excluding the portions relating to capital employed) for the years 2004 and 2005.

9.2. The CCTL vide its letter dated 15 March 2004 agreed for circulation of the consolidated profit and loss account for the years 2003 and 2004 to the concerned users.

9.3. A copy of the consolidated Profit and Loss Account (excluding portions relating to capital employed) for the years 2002, 2003, 2004 and 2005 has been circulated to the concerned users for their comments and some of the users furnished their comments.

10. The CCTL vide its letter dated 26 March 2004 has stated that their tariff denominated in US dollars is having a severe impact on tariff due to appreciation of Rupee against US dollars. It has further stated that the Rupee will continue to gain against the dollar and reversal in the dollar movement against the rupee is ruled out in the medium term.

The CCTL, therefore, requested to suitably increase the tariff to get the necessary cover.

11.1. As decided at the joint hearing, a separate hearing was given to the CCTL to present the costing details of the proposal on 19 April 2004 at the CHPT premises, Chennai. The CCTL was requested to specifically over the following points:

- (i). Cost statements based on revised foreign exchange rate indicated and the actual (interim) tariff allowed vide TAMP Order dated 27 November 2003.
- (ii). Estimation of storage income.
- (iii). Depreciation of assets in 2004 and 2005 with respect to actuals for 2003.
- (iv). Escalation in the Labour and Repairs and Maintenance costs.
- (v). Justifications for the proposed capital additions during 2004 and 2005.
- (vi). Capacity estimation.
- (vii). Justifications for the rationalisation / revision sought in transshipment container rates, storage charges, CFS charges, reefer charges, etc., alongwith additional income therefrom.

11.2. The CHPT was also requested to be present in the hearing and furnish its views / comments on the CCTL proposal.

11.3. The Chief Commissioner of Customs, Chennai was requested to depute a representative of Chennai Customs to the hearing to explain the issue of cost recovery for the Customs Staff posted at the CCTL.

11.4. At the hearing, the Commissioner (customs) stated that his department has reviewed its earlier demand for recovery of cost of customs staff posted in connection with operations of CCTL. Recognising the position obtaining when CHPT was operating the Terminal, the Customs have decided in principle for the present to withdraw its demand for arrears or any payment from CCTL. He has further informed that the issue of claiming such payment in future may also be decided soon.

12.1. The CCTL vide its letter dated 23 April 2004 made the following main points and furnished revised cost statements:

- (i). Lease rentals amounting to Rs. 3.23 Crore for hire of RTGs payable to M/s. ABG Industries Limited in the year 2004 is not payable now.
- (ii). The Customs Authority confirmed in the hearing held on 19 April 2004 that Customs recovery charges amounting to Rs. 2.27 Crores and Rs. 2.37 Crores for the years 2004 and 2005 are not payable. The confirmation of Customs may be recorded in the order.
- (iii). Electricity charges have been calculated based on 6% annual inflation giving effect for volume increase. Accordingly, there is reduction of Rs.27 lakhs and Rs. 41 lakhs for the year 2004 and 2005 respectively.
- (iv). Technical service fees amounting to Rs. 2.70 Crores and Rs. 2.80 Crores for the years 2004 and 2005 respectively removed, though CCTL is not in agreement with the disallowance of this expenditure.

- (v). Preliminary expenses are amortized over the life of the project and this has resulted in reduction of Rs. 1.93 Crores for the years 2004 and 2005, though CCTL does not agree with this treatment. TAMP may reconsider this position and in that case the amount to be considered is Rs. 2.31 Crores for the year 2004 and 2005.
- (vi). It has considered the annual lease rent in its costs based on its computations and not based on the demand of CHPT. As a result, there is reduction in lease rentals in its estimate by Rs. 3.80 Crores in 2004 and Rs. 4.43 Crores in 2005. The cost considered now is Rs. 8.80 Crores for the years 2004 and 2005.
- Lease rental matters including security deposit and one time premium are under arbitration. If the arbitration awards that CCTL has to pay the amount, CCTL retains the right to claim the amount with interest with retrospective effect.
- (vii). CCTL has increased the total repairs and maintenance cost from Rs. 329.62 lakhs to Rs. 332.05 lakhs for the year 2004 and reduced it from Rs. 368.27 lakhs to Rs. 366.20 lakhs for the year 2005.
- (viii). Based on rates applicable in April 2004, it has revised the cost of fuel per litre from Rs. 21.40 to Rs. 24.38 for the year 2004 and applied 6% inflation to arrive the rate for the year 2005.
- (ix). It has effected 20% reduction in the earlier proposed rates of container storage.
- (x). There is reduction of around 26.26% in the rates of transshipment charges. This translates to 59.75% of QC handling charges for load and discharge.
- (xi). It has effected a reduction of around 24% in the charges for supply of electricity at reefer yard. Accordingly, the total electricity cost is reduced from Rs 6.88 Crores to Rs. 6.61 Crores for the year 2004 and from Rs. 8.04 Crores to Rs. 7.63 Crores for the year 2005.
- (xii). It has computed depreciation based on the figures of 2003 (actuals) as against the earlier computation based on estimates. It has considered depreciation for additions to equipments / assets like IT hardware etc., during the year 2005 which was not considered by it earlier.
- (xiii). Calculation of man power cost for the years 2004 and 2005 has been furnished. It has retained the rate of salary increase at 12% per annum.
- (xiv). It has requested for consideration of exchange rate of 1 US \$ = Rs. 44 for the years 2004 and 2005.
- (xv). After discussion with the CHPT, it has maintained the same overall capacity estimated by it earlier at 6,47,032 TEUs.
- (xvi). It has furnished the following tariff comparison of destuffing charges at other container freight stations in and around Chennai.

Sr. No.	Name of Operation	(In Rs.)					
		CONCOR		CWC		CCTL	
		20'	40'	20'	40'	20'	40'
1.	Destuffing	1000	1600	1000	1600	450	650
2.	Seal Cutting	-	-	-	-	200	200
3.	Reworking and measurement	12/CBM		-	-	-	-
4.	Container handling	625	950	240	660	-	-

- (xvii). CCTL has suffered losses to the tune of Rs. 53.03 Crores during the period April 2002 to November 2003. Necessary effect may be given in this order to allow CCTL to recoup the loss over a period next six years or over ten years.



- (xviii). TAMP has considered the book value of the equipments receivable at the end of 30th year for calculation of the credit back of the amount receivable at the end of 30th year. Even if TAMP was to allow these assets be written off 100% over the relevant period, their depreciation is presently not considered and these assets will be acquired only around the 20th year of the project. Given this fact, this add back be done only when such depreciation is considered. This will ensure that receipts and costs are matched during this relevant period.

12.2. In a subsequent e-mail dated 23 April 2004, the CCTL has made the following requests:

- (i). The request for levying storage charges from the day following the discharge of container if not cleared within free days may be accepted.
- (ii). Storage income is calculated based on the assumption of US \$ 5 for 20' container and US \$ 10 for 40' container and 4 days average dwell time for import containers.
- (iii). The proposal to charge storage on empties from following day of discharge may be accepted.

12.3. The CHPT vide its letter dated 26 April 2004 has furnished the estimation on capacity of the terminal at 7,00,000 TEUs per annum, after discussion with the CCTL.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

14. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The validity of the initial Scale of Rates prescribed by this Authority vide its Order dated 6 March 2002 was till 14 September 2003. While allowing an increase of 17% over the initially fixed rates in compliance of a policy direction issued by the Central Government, this Authority extended the validity of the Scale of Rates till implementation of the interim rates. In order to review the scale of rates based on realistic facts and figures, CCTL was advised to file a tariff proposal by 15 December 2003. In the meanwhile, an interim increase of 17% was allowed based on the estimates considered at the time of the initial tariff fixation in order to comply with the policy direction of the Government. In this backdrop, this proposal was received from the CCTL with an analysis of the estimated position for the years 2004 and 2005. It may be relevant here to mention that unlike the major port trust, the CCTL follows accounting on calendar year basis.
- (ii). The detailed cost statements with all relevant schedules submitted by the CCTL alongwith its proposal was not circulated among the users, as requested by the CCTL to maintain confidentiality. This has caused a lot of flutter among the users and even the CHPT.

Immediately on receipt of the CCTL's proposal alongwith its request to maintain confidentiality of the cost data, we have taken up with the CCTL and attempted to persuade them to agree to circulate at least some minimum cost details to the users. CCTL has, however, steadfastly maintained its original position and did not consent to circulate the cost statements. It is true that the provisions in the Tariff Evaluation Procedure formulated by the TAMP earlier specifically provides for entertaining request for protection of confidentiality of commercially sensitive information. In accordance with the published document, in such cases only the proposal and information on revised scale of rates and tariff income provisions will be circulated for public response. CCTL has relied on this position accepted by this Authority and demanded that its cost details should not be circulated even though it had not specifically brought out the irreparable damage that could have caused if the details

are shared with the users. We could not over-rule the request of the CCTL as the implications of the decision to circulate the details claimed to be confidential could not be assessed readily. Nevertheless, we continued to persuade the CCTL and finally with their consent the consolidated cost details were circulated to all concerned users for their response. It appears that some of the users organizations are not satisfied with the cost details made available to them.

It may be relevant here to mention that when the CCTL proposal for initial fixation of tariff was taken up in the consultation process during the end 2001 a similar consolidated cost statement only was circulated for public response. Even in the case of major port trusts, the consolidated cost statements for individual activities in the prescribed format are only circulated. The detailed break up of costs and subsequent clarifications on different cost elements furnished by the port trusts are not generally made available to users as a part of the consultation process. Even though the details of costs are not circulated, the CCTL has furnished such details to this Authority and a close scrutiny of the cost statement has been carried out internally.

The CHPT has made a demand in this regard that a similar treatment should be given to port trusts also in maintaining confidentiality of the cost statement. A back reference of its records by the CHPT will reveal that it had made such a request in the past in the proceedings relating to fixation of hire charges for tugs 'Netaji' and 'Singaravellar' (Case No. TAMP/72/2001-CHPT) and fixation of charges for three newly acquired 20T Grab cranes (Case No. TAMP/111/2001-CHPT). Honoring the request made by the port, this Authority did not circulate the cost details in these cases to the users. The concerned users in this proceedings may be aware of this precedent as most of them were also consulted in the relevant cases of CHPT in reference. We do not wish to debate on the issue whether a public statutory body like port trust can claim immunity like a private limited company. If sufficient justification is furnished by a major port trust, their request for maintaining the confidentiality will also be honoured by this Authority.

From the experience gained, this Authority will review the relevant clause in the published document Tariff Evaluation Procedure and prescribe the conditions to be satisfied by the port trusts and terminal operators for claiming confidentiality of their cost details.

- (iii). Before we proceed to analyse the proposal on merits, it is necessary here to mention about an unpleasant incident that happened at the joint hearing held in this case on 20 February 2004. A comment made by an official of CCTL about a representative of the local Chamber of Commerce was unfortunate and uncalled for. The Chairman (TAMP) had to intervene to express his unhappiness over such hostile behaviour and ordered the remarks to be expunged from the records. After the joint hearing, some of the users organizations have lodged a written protest in this regard. This Authority would like to share the sentiments expressed by these users organizations and take cognizance of their protest over the unfortunate comments made by the CCTL official. We hope, CCTL will take note of this and conduct itself befitting its status as a major international container terminal operator and follow the decorum that is expected to be maintained in the public hearings like those set up by this Authority.
- (iv). CCTL, and for that matter some other private terminal operators also, often quote the ocean freight rate levied by shipping lines and the increases effected by them. These issues are not at all relevant to the proceedings before this Authority. It has to be recognized that the Law requires this Authority to regulate the tariff levied by the port trusts and private terminal operators. This Authority has nothing to do with the ocean freight levied by different shipping lines. Further, an argument that rise in port tariff could be justified merely on ground that freight rates are not under regulation is not acceptable to this Authority.
- (v). While fixing the initial tariff by the CCTL, this Authority has adopted a definite approach about admissibility of various cost elements claimed by the CCTL. The

CCTL filed a review petition immediately thereafter which was rejected by this Authority vide its Order dated 12 August 2002. The CCTL filed a Writ Petition before the Hon'ble Delhi High Court against the Order passed by this Authority. In the meanwhile, the Central Government in exercise of its power under Section 111 of the MPT Act has issued a policy direction to consider a maximum of 27% of the revenue share payable by CCTL to CHPT as cost for tariff fixation. This Order was issued after the High Court petition was withdrawn by CCTL. At the joint hearing in this case, the CCTL has made a statement that it had maintained the same costing approach as on the last occasion. But, the proposal initially submitted was not fully in line with the earlier decision. CCTL has, however, subsequently modified its cost statements, at least partly in conformity with the approach adopted earlier in its case. These modified statements were received by us on 23 April 04 and 27 April 04. The analysis of the case is made by us following the principles already set and approach adopted earlier in the CCTL case except as modified by the Government policy direction on treatment of revenue share.

- (vi). The cost position reported by the CCTL alongwith its proposal was based on the estimated level of income and expenditure for the year 2003. Subsequently, at our request, the actual position for the year 2003 was furnished. This analysis is, therefore, based on the actual position reported by the CCTL for the year 2003. Further, the effect of the interim tariff increase of 17% allowed in November 2003 is also taken into account.
- (vii). The forecast of container traffic for the years 2004 and 2005 has been made by the CCTL by considering 12% and 10% container traffic growth over the respective preceding years. While the SICCI accepts a traffic growth of 12% in Chennai, CSLA anticipates a much higher growth. It is noteworthy that the CHPT finds the traffic forecast made by the CCTL reasonable. In the absence of anything available on the contrary, the estimates of traffic growth projected by the CCTL is accepted. Since the actual container throughput for the year 2003 is available, the projection of CCTL for the year 2004 is partially modified by applying the proposed growth rate of 12% on the actuals for 2003. Consequently, projection for the year 2005 also stands partially modified. A calculation error found in the CCTL estimates with respect to restow containers has also been rectified. The actual position with reference to these estimates will be known at the time of the next review of the Scale of Rates. Undue benefit, if any, found to be accrued to the terminal operator due to wrong estimation can be set off against future revision in tariff.
- (viii). The CCTL initially adopted an exchange rate of US\$ 1 = Rs 46.55 for 2004 and US\$ 1 = Rs 47.02 for 2005 to estimate the income. As correctly pointed out by CSLA, this position may not be realistic given the current trend in the foreign exchange market where Indian Rupee continues to gain against US\$. Finally, CCTL has proposed to apply an exchange rate of US\$ 1 = Rs 44 based on the advice it has received from some of the banks. The position reported by the CCTL is accepted for the purpose of this analysis. Given the fluctuations in the foreign exchange rate, it would have been better if tariff items are denominated in rupee terms only which will give a comfort of certainty to all concerned. The CCTL, however, prefers to continue with the dollar denominated tariff. While this Authority does not like to *suo motu* alter the existing tariff structure, CCTL should note that reduction in revenue, if any, due to further appreciation of Indian Rupee cannot be a reason for this Authority to admit any ahead-of-schedule tariff review proposal.
- (ix). The estimation of gross revenue made by the CCTL is generally relied upon in this analysis except adjustment for throughput with reference to the actuals of 2003 and storage income.

The CCTL has mentioned that the average dwell time during the year 2003 has been 5.1 days and estimated a reduction in the average dwell time to 4 days during the years 2004 and 2005. The anticipated reduction in the of average dwell time to 4 days for the years 2004 and 2005 is accepted as it is in line with the CCTL's policy of de-congesting the yard to improve the capacity. As against the storage income of

Rs.946 lakhs earned during the year 2003, the income from this tariff item is estimated to be Rs.616.72 lakhs for the year 2004 and Rs.617.31 lakhs for the year 2005, after considering an interim increase of 17% allowed in the tariff in November 2003. This estimate of CCTL is not found to be fully realistic even if the anticipated reduction in dwell time is taken into account. Based on the actual storage income for the year 2003, the unit storage income for the year 2003 works out to Rs 191.97 per TEU. Considering the reduction in dwell time anticipated by CCTL and the 17% increase in tariff allowed as an interim arrangement alongwith adjustment in the foreign exchange rate adopted for the purpose of the analysis, the corresponding unit storage income works out to Rs 165.80 per TEU. Based on the estimated throughput, the storage income thus can be reasonably estimated to be Rs 915.10 lakhs for the year 2004 and Rs. 1006.61 lakhs for the year 2005. The estimation of gross revenue is accordingly considered in the modified cost statements.

- (x). At the time of initial fixation of tariff at the CCTL, this Authority had not admitted the royalty/revenue share payable by the CCTL to CHPT as a cost item for determination of tariff. This stand was reiterated by this Authority while disposing the review petition filed by the CCTL against the initial order. However, in compliance of policy direction issued u/s 111 of the MPT Act 1963 received from the Government, 27% of revenue share has been included as cost and an interim revised tariff has been allowed in November 2003. A similar approach of considering 27% of the gross income as cost is adopted in this analysis also.

The CCTL has, however, demanded that the effect of revenue share disallowed prior to November 2003 should also be considered in the present exercise and the loss suffered by it to the extent of Rs 53.03 crores for the period from April 2002 to November 2003 should be recouped over a period of next six to ten years. For this purpose, the CCTL has requested that the annualized amount of Rs 8.84 crores for a period of six years should be considered as a cost item in the present exercise. As mentioned earlier, treatment of 27% revenue share as cost in the CCTL case is a specific Govt. policy direction. The policy direction received by this Authority does not specify any retrospective consideration. Prior to the policy direction issued by the Govt. the CCTL had withdrawn the writ petition filed by it in the Hon'ble High Court of Delhi against the earlier Order of this Authority. While withdrawing the petition, the CCTL did not claim any relief with retrospective effect. In the absence of any explicit directions from the Government or the Hon'ble High Court, there is no case for accepting the contention of the CCTL in this regard. During the meeting taken by the Hon'ble Minister (Shipping) on 5 August 2003 to consider the request of the CCTL, there was no decision of the Government with regard to relief with retrospective effect. Following the meeting, CCTL was required to give a proposal containing their calculations on tariff to the Government for their consideration. In its proposal to the Government, CCTL has not made any demand for retrospective consideration or recouping the 'accumulated loss' in future. At this stage, therefore, it is not possible for this Authority to consider this demand, since the Government has not granted any relief on this account. If the demand is conceded, it can even be viewed as a violation of the policy direction of the Government.

- (xi). The labour cost has been estimated by the CCTL by considering an increase in its staff strength and applying an escalation factor of around 12% over the 2003 estimated cost. The increase proposed in the staff strength for the years 2004 and 2005 is accepted since it is a management decision which may be necessitated due to increase in volumes and induction of new equipment. Generally, an escalation factor equivalent to the inflation level is considered by this Authority for estimating expenditure. Considering the present level of inflation, an escalation factor of 6% is being considered while analyzing the tariff proposals. There is no reason for allowing an escalation of 12% in this case which is proposed in addition to increase in the work force. The CCTL has subsequently brought out that a general wage revision for its employees is due and this will also push up their wage cost if revised salary level is introduced. The negotiations for wage revision are reportedly in progress and the quantum of increase is not known now. If a position different from the one considered in the estimates emerges, the CCTL can come up later with its proposal for a review.

The estimates for the year 2004 furnished by the CCTL are not adjusted with reference to the actuals for the year 2003. Nevertheless, the estimate of CCTL for the year 2004 is found to be marginally less than the estimated wage cost arrived by allowing an annual escalation of 6% over 2003 actuals with suitable adjustment for the estimated manpower. That being so, the estimate for the year 2004 is accepted. As regards the estimate for the year 2005, the labour cost is partially modified restricting the escalation at 6% over 2004 estimate with adjustment for the proposed staff strength.

- (xii) (a). The original estimates of electricity costs made by the CCTL considered the unit electricity cost at Rs.125.02 per TEU and Rs.133 per TEU for the years 2004 and 2005 respectively. When it was pointed out that the actual per TEU electricity cost was Rs.102.43 for the year 2003, the CCTL subsequently revised its earlier estimates based on the actuals for 2003 by applying an escalation factor of 6% over the respective previous years for 2004 and 2005 with suitable adjustments for the estimated traffic. The revised position reported by the CCTL is accepted.
- (b). The earlier estimates made by the CCTL considered fuel cost of Rs.21.40 per litre for 2004 which was escalated by 7% to arrive at the cost for 2005. Subsequently, the CCTL revised the estimate by considering the fuel cost of Rs.25.44 per litre for the year 2004 (stated to be the prevailing rate in April 2004). The estimate for the year 2005 has been drawn by considering a 6% escalation in the fuel cost for the year 2004. The revised estimates submitted by the CCTL for fuel cost are relied upon in this analysis.
- (c). In the revised Cost Statement furnished by the CCTL, the repairs and maintenance cost is estimated at Rs.332.05 lakhs for the year 2004 as against the actual repair cost of Rs.348.05 lakhs during 2003. The estimate for the year 2005 is made by considering an escalation of around 10% over the estimates for 2004. The estimated repairs and maintenance cost for the year 2004 is accepted as it is found to be lower than the actuals for the year 2003, even though this position may be due to deletion of old equipment. The CCTL has claimed that many of the equipment will go out of warranty and therefore, a higher escalation in repair cost should be allowed for the year 2005. Merely because the warranty period is over, aging of equipment does not happen in an accelerated manner. Unless there is a major revamp programme the maintenance cost is generally expected to follow the normal trend. The cost projections for the year 2005 are moderated by considering an escalation of 6% over the estimates for 2004.
- (xiii). With reference to the estimates of Depreciation, CCTL has certified that the depreciation rate is considered as per the norms prescribed in the Companies Act. Even for the assets acquired by it from CHPT, the same norms are stated to be applied over the remaining useful life of the assets. In the earlier Cost Statements furnished by the CCTL, discrepancies were observed in computation of depreciation for some of the assets. Subsequently, CCTL modified the depreciation cost with reference to 2003 actuals and has rectified the discrepancies observed earlier.

This Authority has already taken a decision that the depreciation norms given in the Companies Act or the life of the assets prescribed in the Concession Agreement, whichever is less shall be allowed in the case of private terminals. It is observed that the depreciation rate for some of the assets considered by the CCTL is higher than the depreciation rate considered by some of the other terminal operators for similar equipment / assets. Further, the depreciation rate considered now for some of the equipment taken over by the CCTL from CHPT is higher than those rates indicated by the CCTL at the time of initial tariff fixation. It has to be recognized that the

Companies Act does not prescribe a specific depreciation rate for each and every asset employed by a Company. It allows some freedom to the management to decide the rate of depreciation in such cases within the broad guidelines prescribed. That being so, for the purpose of this analysis, the revised estimates of depreciation given by the CCTL are taken into account without any modification.

- (xiv). The estimates of other expenses include many cost elements as detailed below:
- (a). Increase of 26.67% and 9% in the estimated hire charges of outsourced equipment is estimated for the years 2004 and 2005 over respective previous years. The CCTL has clarified that it would hire additional forklift due to the increase in throughput. Secondly, the hire charges payable for ITV is with reference to the TEU handled. Considering the increase in throughput and relying on the position reported by CCTL about hire charges of outsourced equipment, the estimation of equipment hire charges is found to be reasonable and accepted.
  - (b). In the earlier Cost Statement furnished by the CCTL, a provision was made towards payment of lease rental for hire of RTG from ABG Heavy Industries. Subsequently, the CCTL has proposed to delete this provision from the cost estimates as the dispute regarding payment of the lease rentals has been settled and the amount is now not payable by the CCTL.
  - (c). The estimate of insurance cost of assets is accepted since it is in line with 2003 actuals.
  - (d). In the original Cost Statement submitted by the CCTL, a provision of Rs. 2.27 crores in 2004 and Rs.2.35 crores in 2005 were included towards payment of wage cost to the Customs personnel posted at CCTL. Since this appears to be a new cost item which was not reported by any other Port Trusts/Private Terminals, we decided to seek clarification from the Customs and accordingly, the Chennai Customs was invited to be present in the hearing on 19 April 2004. The Commissioner of Customs assured that their earlier demand for recovery of this cost was since reviewed and for the present these charges would not be payable by CCTL. Based on the clarification made by the Customs, CCTL has deleted the provision in this regard included in the earlier Cost Statement.
  - (e). The other items under this head are expenditure towards security, cleaning and gardening, etc. The expenditure under this head is estimated to increase by 22% and 12% for the years 2004 and 2005 over the respective previous years. No extraordinary circumstances have been explained to consider an escalation of such a high order. That being so, escalation of costs for these items is restricted to 6% over the respective previous years.
- (xv). The CCTL has to pay to the Chennai Port Trust lease rental for the lands allotted to it. There appears to be some dispute between the CCTL and CHPT over some of the payments relating to the leased land. When asked for a confirmation of the CCTL estimates, the CHPT has indicated the lease rentals payable by CCTL which are higher than the estimates earlier furnished by the CCTL. Subsequently, the CCTL has clarified that their estimates are not based on CHPT demand but in line with its position maintained in that case. The CCTL has finally requested to consider an annual lease rental at 8.8 crores each for the years 2004 and 2005. Further, it has requested that the dispute of lease rentals is already referred to arbitration and if the arbitration award goes against the CCTL then it should be allowed to claim the lease rentals with retrospective effect based on the verdict.

- (xvi). The general overheads are estimated to increase by 18% in 2004 6% in 2005 over the respective previous year's position. One of the elements under the head 'General Overheads' is marketing cost and the CCTL has claimed that a steep increase in this expenditure is necessary on account of extensive marketing efforts required at their end. While we do not dispute the requirement of extensive marketing efforts on the part of CCTL which may be necessary to attract traffic, there cannot be two opinions that overhead expenditure should be contained and a disproportionate increase cannot be allowed under this head. The estimate of General Overheads is moderated by applying an escalation factor of 6% over the previous year's figure.
- (xvii). The CCTL has originally proposed to amortize the preliminary expenses over a period of 5 years. At the time of the initial tariff fixation, this Authority decided to spread the preliminary expenses over the entire project period for reasons explained in the relevant Order. A review petition filed by the CCTL in this regard has also been rejected by this Authority. Subsequently, in the revised Cost Statements furnished, the CCTL has followed the approach earlier adopted by this Authority in this regard but, requested this Authority to re-consider its stand in this regard. As mentioned earlier, this issue has already been analyzed in detail in the earlier Orders and there is no extraordinary circumstances found to emerge now warranting any deviation from the approach adopted earlier.
- With reference to the position reported at the time of the initial tariff fixation, the amount of preliminary expenses indicated now is found to have undergone a change. As the initial tariff fixation was made relying upon the estimates available then but the actual position with reference to this item of expenditure is available now, the position reported by the CCTL is relied upon.
- (xviii). The estimates initially furnished by the CCTL included payment of Technical Services Fee reportedly payable by the CCTL to its main promoter. Even though it has deleted this item of cost in the revised cost statements furnished subsequently, it has recorded its disagreement for disallowing this expenditure. Technical Service Fee was excluded as item of cost at the time of initial tariff fixation for reasons explained in Order dated 6 March 2000. A review petition filed by CCTL against this Order was also rejected by this Authority. Subsequently, the CCTL has agitated this issue also in the Writ Petition filed by it before the Hon'ble Delhi High Court. This Writ Petition was withdrawn by CCTL, when the Government issued the policy direction on treatment of royalty for the purpose of tariff determination. In view of this position, there is no reason for this Authority to take a different stand with reference to the admissibility of this item of cost for the purpose of tariff fixation.
- (xix). This Authority allows a pre-tax return on equity and therefore does not allow tax as an expenditure for determining the tariff. In the revised statement submitted subsequently, the CCTL has indicated that the impact of taxation, though shown in their cost statements, has not been considered as an expenditure for determining the return. In line with the general stand adopted by this Authority of not to consider tax as an item of cost, this item is excluded in the modified cost statement prepared by us.
- (xx). Credit back of Separation Payment receivable at the end of the project period as per the Concession Agreement is not considered by the CCTL. The CCTL has stated that the amount receivable after 30 years cannot be adjusted today and even if it is done, it should be effected only when depreciation of such assets are considered for tariff computation. Like in the case of Technical Service Fee, this issue has adequately been dealt in the earlier Orders of this Authority and there is no reason for deviating from the earlier approach. Recognizing that the payment would be due for 30 years, the annualised present value is arrived at by applying a discount factor of 12%.

- (xxi). Capacity of the terminal is relevant for determining the return on equity to be allowed. The CCTL maintained that capacity of the terminal with the extended berth available in Phase – II will be 6.47 lakh TEUs. It may be relevant here to mention that the estimation of capacity given by the CHPT was relied upon at the time of the initial fixation of tariff. The CHPT initially reported a capacity of 7 lakh TEUs per annum. As discussed at the hearing held on 19 April 2004, a joint meeting as agreed by CCTL took place between CHPT and CCTL on this issue. Thereafter CHPT has again confirmed the capacity of terminal to be 7 lakh TEUs per annum. Accordingly, this capacity level is taken into account for the purpose of this analysis. With reference to the projected traffic for the years 2004 and 2005 considered in this analysis, the capacity utilization comes to 79% and 87% for the the years 2004 and 2005 respectively.
- (xxii). (a). The CCTL has considered in their capital estimates addition of various new equipment. Since there is no specific mention in the Concession Agreement about the number of equipment to be deployed but only an overall investment level is prescribed, the proposed additions to capital has been admitted in this analysis.
- (b). The estimated capital employed is financed out of both debt and equity. The proportion of debt and equity has undergone a change in the different estimates furnished by the CCTL mainly with reference to the revenue surplus position and the consequent taxation effect. For the purpose of this analysis, we have relied upon the position reported by the CCTL in the revised cost statement considering revenue estimation with the 17% (interim) increase in tariff allowed earlier. The debt equity ratio is found to be near about 1:1.
- As per the approach adopted in the case of private terminal operators so far, the cost of debt as reported by the CCTL is allowed as expense.
- In the case of private terminal operators a maximum permissible pre tax return of 20% is being allowed subject to capacity utilization and observance of an debt equity ratio of 1:1. As has been explained earlier, the capacity utilization at CCTL for the year 2004 and 2005 comes to 79% and 87%. Accordingly, the maximum permissible return of equity is adjusted.
- (xxiii). Subject to the analysis given above, the cost statement furnished by the CCTL is modified. The modified cost statement is attached as **Annex - I**. From the cost statements, it may be seen that there is an average net surplus of 0.1% of the operating income for the years 2004 and 2005. It is noteworthy that this position is with reference to the estimated revenue based on the interim tariff increase of 17% allowed earlier. In view of this cost position, there does not appear to be any justification for approving the steep increase in various tariff items proposed by the CCTL. It would suffice if the existing interim tariff fixed with an increase of 17% allowed in November 2003, is allowed to continue for the next two years. Significantly, the revenue impact of revision of some of the tariff items, which are discussed in the succeeding paragraphs of this analysis, is not considered in the modified cost statement. If this effect is also taken into account, the average net surplus position will further improve.
- (xxiv). Some of the users have correctly argued that increase in volume should bring down tariff. This would have happened at the CCTL also but for two major developments since the tariff fixed initially in March 2002. First there is an appreciable gain of Indian Rupee against US Dollar. Since most of the main tariff items are denominated in US Dollar terms but collected in Indian Rupees, there is infact a reduction from the point of view of the users even though the unit rate for tariff item remain static in US Dollar terms. Secondly, tariff had to be adjusted with reference to the Government



directive on treatment of revenue share. Besides, some of the major input costs have also undergone significant upward variation in comparison to the position considered at the time of initial tariff fixation. There is no doubt that CCTL has improved efficiency and productivity. All this can come at a cost and, therefore, users will enjoy the benefit of better productivity; even if they do not get any financial relief in tariff. It can be also argued that even keeping tariff at present level is a relief to users.

(xxv). In its proposal submitted initially, the CCTL requested for a steep hike in the charges for handling transshipment containers by keeping the charges around 150% of the relevant charges for handling import/export containers. The argument of the CCTL is that handling of transshipment containers involves twice the effort as normal containers. The users and in particular the CHPT has opposed to this proposal of CCTL. The CCTL has subsequently reviewed its original proposal and requested for prescribing handling charges for transshipment at 120% of the applicable rate for normal handling. A comparison of the rates for transshipment containers at some other major container terminals in the country shows that it is around 110% of the normal containers handling charges. As correctly argued by the CCTL, the effort involved in handling transshipment containers is twice as required for normal loading/unloading operations. Nevertheless, recognizing the broader objective of developing hub ports, concessional tariff is being prescribed for transshipment containers at most of the Indian ports. Taking into consideration the efforts involved and cost of such operation, a marginal increase in the transshipment container rates proposed by the CCTL is accepted. The rates for transshipment containers is prescribed at 120% of the rates for handling normal FCL container. This will mean an increase of around 10% in the existing (interim) rates for handling transshipment containers.

(xxvi). In the existing tariff arrangement, a composite charge is prescribed for handling of containers at the yard which includes the services of lift on/lift off, transportation and delivery/receipt. The CCTL has proposed to bifurcate the composite rate into two separate tariff items i.e. transportation to/from quay and handling at container yard which includes lift on/lift off and delivery/receipt. The proposed bifurcation is done based on a ratio of approximately 47.5 : 52.5. As no sub activity-wise cost detail has been furnished by the CCTL, the reasonableness of the proposed bifurcation from cost point of view could not be assessed. Since the re-structuring of tariff is reportedly to suit local operational requirement, the proposal in this regard is accepted without any increase in the existing (interim) tariff for the composite activity.

In the case of ICD container, the CCTL has proposed to levy transportation charge at around 5% lower than the proposed transportation charge in case of local deliveries. It has been explained that this reduction is proposed to attract ICD traffic. This proposal of CCTL for 5% reduction in the transportation charge in case of ICD containers is accepted but, as per the general decision no increase in the base rate is allowed.

(xxvii). (a). The CCTL has proposed to make a total change in the free period structure and proposed to levy storage charges without giving any allowance if containers are not cleared within the prescribed free period. This proposed change in the tariff structure has been vehemently opposed by the users. At all the container terminals, and for that matter even in case of break bulk cargo, a minimum number of demurrage free time is allowed to the importers/exporters to clear the cargo /container. If the containers continued to remain in the port's yard beyond the prescribed free period, storage charges are levied only for the period beyond the free days allowed. While the number of free days allowed may vary depending on various local factors at different terminals, there is no deviation in the principle followed in allowing a free period for the importers/exporters to complete required formalities before clearance/shipment of their consignment. Even if the concern of the CCTL to decongest its yard is to be deservedly shared by this Authority, there

does not appear to be any reason for deviating from the established practice of allowing free period. That being so, the existing free period structure will continue to be in force at the CCTL.

- (b). It has to be recognized that the container yard in a terminal should only be a transit area. Congestion of container yard will definitely affect productivity and capacity of the Terminal. As a matter of fact, this had happened at the Chennai port not very long ago for a limited period of time. The CCTL has clearly brought out that the expected traffic can be handled only if the average dwell time of containers is progressively reduced to a reasonable level. In order to require the users to expeditiously clear their containers, it has proposed that the storage charges should act as a deterrent. In this context, it is also to be recognized that the CCTL has relatively less back up area for storage. Since storage charges are levied after allowing a reasonable free period, this Authority endorses the views of CCTL and approves the storage charges as proposed by the CCTL. These charges are, however, leviable only after expiry of the prescribed free periods.
- (c). The CCTL has proposed a premium of 50% of storage of hazardous containers. The special arrangement required to be made in the case of hazardous containers has been explained in detail by the CCTL. Further, a premium of about 25% is already allowed in the handling charges of hazardous containers. It may not be unreasonable to extend the same principle in the case of the storage charges also. The premium on storage charges in case of hazardous containers is, however, restricted to 25% instead of 50% proposed by the CCTL.
- (xxviii). CCTL has proposed to levy a premium of 50% in the wharfage charges also in the case of hazardous containers. A similar proposal was earlier made by VCTPL. This Authority held that such a premium could only be levied on handling charges and not on wharfage. Recognizing the position that wharfage charges prescribed is irrespective of the containerised cargo, there is no case for accepting the proposal of the CCTL in this regard.
- (xxix). (a). CCTL initially proposed a very steep hike in the reefer charges on the ground that the existing tariff does not even cover the variable cost of supply of electricity. When it was pointed out to the CCTL that the cost of electricity has been considered in the overall cost position in the absence of sub-activity wise costing details furnished, the CCTL has agreed to modify its earlier proposal and accordingly requested for a normal across-the-board increase in tariff proposed by it in the case of reefer charges also. Since no across-the-board of revision of the tariff is allowed, the existing rates for supply of electricity to reefer containers will continue.
- (b). The CCTL has proposed to introduce three new tariff items under this category for free trip inspection, connection/disconnection service on board and cleaning of containers. Similar tariff items except connection/disconnection service on board were introduced by this Authority in the case of VCTPL as the relevant services were reportedly to be provided when specifically requisitioned by the users. In the same analogy, the proposed charges are introduced in the Scale of Rates of CCTL subject to the condition that the services shall be optional and to be provided only when specifically requisitioned by the concerned users. Because of introduction of these optional services charges, the services already provided by CCTL against levy of charges for supply of electricity to reefer containers should not undergo any change.
- (xxx). In case of CFS activity and stuffing/destuffing of LCL containers, the CCTL has proposed some changes in the existing tariff structure and introduction of some new tariff items. Based on the information furnished by the CHPT, the proposed rates are

comparable with the CFSs operated by CONCOR and CWC in Chennai. With reference to the existing rates for stuffing/destuffing, the proposed rates are very much on the higher side. The CCTL has, however, explained that the reductions proposed in the storage charges at CFS will partially offset the increase in stuffing / destuffing rates from the users point of view. A comparison of the revenue implications with the existing charges and the proposed charges based on an average cargo storage time of 13 days at CFS reported by CCTL reveals only a marginal increase. Since the proposed rates are comparable with the market rates in the area, the proposal of CCTL is accepted. When the revised CFS charges are introduced there will be some relief to the users in the storage charges as the CCTL has proposed a reduction in such charges compared to the existing (interim) rates. In other CFSs at Chennai for which the tariff details are made available to us, there is no separate fork lift charge. Since CCTL have proposed to introduce this charge as an optional item, it is accepted.

(xxxi). The following modifications in the existing conditionalities proposed by the CCTL are approved as they appear to be reasonable and in many places it will avoid ambiguity also:

- (a). In case of LCL containers, separate lift on/off charge will be levied for delivery of empty containers after stuffing/de-stuffing.
- (b). Levy of only 25% of the applicable charges if only 25% or less than 25% of container is de-stuffed/stuffed for customs exemption at CFS.
- (c). The charges prescribed for shut-out containers is applicable in case of re-nomination of containers also..
- (d). The free time and storage rates prescribed in case of ICD containers are applicable only for movement of containers to/from ICDs going by rail only.

(xxxii). The CCTL has proposed to introduce various miscellaneous charges for services like fixing/removal of hazardous stickers, one door open charges, cancellation of documents, miss-declaration of hazardous containers and on wheel customs inspection. Since these are all miscellaneous services, the proposed rates are approved with a slight modification in case of non-declaration/miss-declaration of 40' hazardous containers where the same rate prescribed for 20' container may apply since the proposed charge is in the nature of a penalty. This approach was adopted while prescribing the rate for this tariff item at the VCTPL also.

(xxxiii). In the existing Scale of Rates rupee denominated rates are prescribed for coastal vessels corresponding to the dollar denominated rates prescribed for foreign-going vessels. In view of the revised foreign exchange rate adopted in this analysis, the coastal vessel rates are adjusted with reference to the corresponding foreign-going vessel and applying the foreign exchange rate of 1 US\$ = Rs 44 which is proposed by the CCTL for estimation of income.

14.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of CCTL placed at Annex- II.

14.2 The revised Scale of Rates shall come into effect after expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India.

14.3 The validity of the interim Scale of Rates approved vide Order dated 27 November 2003 is extended till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates.

14.4 The revised Scale of Rates shall be in force for 2 years after which the approval accorded to it will automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT/III/IV/143/04-Exty.]

## Annex-I

## COST STATEMENT OF THE CHENNAI CONTAINER TERMINAL LIMITED

(Rs.in lakhs)

Sl. No.	Particulars	As furnished by the CCTL				Revised by TAMP	
		Actuals	Actuals	Estimates (with 17% interim increase)	Estimates (with 17% interim increase)	Estimates	Estimates
		2002	2003	2004	2005	2004	2005
	Throughput in TEUs	395,952	492,777	550,310	605,341	551,910	607,101
	Throughput in containers	304,578	379,059	422,363	464,599	423,205	465,449
I	<b>REVENUE</b>						
	Gross Terminal Revenue	10,460.73	12,908.19	15,247.47	16,663.79	15,553.72	17,005.15
	Other revenue	3.34	234.48	0.00	0.00	0.00	0.00
	Revenue share of 27% of the gross revenue as per the Govt. policy	(2,824.40)	(4,793.31)	(4,116.82)	(4,499.22)	(4,199.50)	(4,591.39)
	<b>TOTAL - (I)</b>	<b>7,639.67</b>	<b>8,349.36</b>	<b>11,130.65</b>	<b>12,164.57</b>	<b>11,354.22</b>	<b>12,413.76</b>
II	<b>OPERATING EXPENSES</b>						
	Operating & Direct Labour	407.79	431.47	520.78	612.38	520.78	582.16
	Maintenance Labour	188.55	203.03	266.20	308.61	266.20	298.58
	Equipment Running Costs	1,060.42	1,273.35	1,487.39	1,713.33	1,490.73	1,702.99
	Operations Equip. Depn.	848.42	1,400.80	1,820.27	2,087.86	1,820.27	2,087.87
	Other Expenses	2,395.35	2,645.69	1,971.94	2,097.29	1,933.99	2,039.17
	<b>Sub Total</b>	<b>4,900.53</b>	<b>5,954.34</b>	<b>6,066.58</b>	<b>6,819.47</b>	<b>6,031.98</b>	<b>6,710.77</b>
	<b>OVERHEADS</b>						
	Mgt. and Admin. Labour	137.94	152.21	190.76	213.65	190.76	209.23
	Non-operating Depreciation	293.05	431.97	452.57	676.63	452.57	676.61
	General Overheads	516.82	545.61	642.26	683.46	578.35	613.05
	Prelim & Upfront Payment w/off	230.20	231.46	38.28	38.28	38.28	38.28
	<b>TOTAL (II)</b>	<b>6,078.55</b>	<b>7,315.60</b>	<b>7,390.44</b>	<b>8,431.49</b>	<b>7,291.93</b>	<b>8,247.94</b>
III	<b>SURPLUS (I) = (I-II)</b>	<b>1,561.12</b>	<b>1,033.76</b>	<b>3,740.21</b>	<b>3,733.08</b>	<b>4,062.28</b>	<b>4,165.82</b>
IV	<b>FINANCING CHARGES</b>						
	Interest on Loans/ Financing Costs	284.63	911.45	1,576.90	1,549.60	1,576.90	1,549.59
V	<b>Credit back of the amount receivable at the end of the 30th year (discounted at 12%)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>83.87</b>	<b>93.93</b>
VI	<b>NET SURPLUS AFTER FIN.CHARGES and credit back of seperation amount(VI) = (III-IV+V)</b>	<b>1,276.49</b>	<b>122.31</b>	<b>2,163.31</b>	<b>2,183.48</b>	<b>2,569.25</b>	<b>2,710.15</b>
	Taxation	10.85	(10.39)	150.24	144.14	0.00	0.00
VII	<b>PROFIT AFTER TAXATION</b>	<b>1,265.64</b>	<b>132.70</b>	<b>2,013.07</b>	<b>2,039.34</b>	<b>2,569.25</b>	<b>2,710.15</b>
VIII	<b>CAPITAL EMPLOYED</b>						
	(a). Share holders Funds	11,953.21	12,085.92	14,867.91	16,765.94	14,867.91	16,765.94
	(b). Borrowed Funds	4,950.00	18,400.00	18,230.00	18,735.15	18,230.00	18,735.15
	<b>TOTAL CAPITAL EMPLOYED (VIII)</b>	<b>16,903.21</b>	<b>30,485.92</b>	<b>33,097.91</b>	<b>35,501.09</b>	<b>33,097.91</b>	<b>35,501.09</b>
IX	<b>ROE AT 20% (VII I(a) x 20%)</b>	<b>2,390.64</b>	<b>2,417.18</b>	<b>2,973.58</b>	<b>3,353.19</b>	<b>2,973.58</b>	<b>3,353.19</b>
	Capacity utilisation of the container terminal					79%	87%
	ROE linked to capacity utilisation					2,344.50	2,908.18
X	<b>NET SURPLUS X (VII - IX)</b>	<b>(1,114.15)</b>	<b>(2,294.87)</b>	<b>(810.27)</b>	<b>(1,169.71)</b>	<b>224.75</b>	<b>(198.02)</b>
XI	<b>NET SURPLUS AS A % OF OPERATING INCOME</b>					1.4%	-1.2%
XII	<b>AVERAGE NET SURPLUS AS A % OF OPERATING INCOME</b>					0.1%	

## **Chennai Container Terminal Private Limited Scale of Rates**

### **PREFACE**

This Scale of Rates sets out the charges payable to the Chennai Container Terminal Limited for use of services and facilities provided at the Chennai Container Terminal.

### **1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- 1.1. **"CCT"** means Chennai Container Terminal.
- 1.2. **"CCTPL"** means Chennai Container Terminal Pvt Limited, a company incorporated in India its successors and assigns.
- 1.3. **"CFS"** means Container Freight Station at the CCT.
- 1.4. **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- 1.5. **"Container"** means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- 1.6. **"FCL"** means Containers said to contain Full Container Load.
- 1.7. **"Foreign-going Vessel"** shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- 1.8. **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- 1.9. **"ICD"** means Inland Container Depot.
- 1.10. **"LCL"** means Containers said to contain less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- 1.11. **"Over Dimensional Container"** means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- 1.12. **"Per day"** means per calendar day or part thereof.
- 1.13. **"Reefer"** means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- 1.14. **"Port"** means Chennai Port Trust.
- 1.15. **"Shut Out Container"** means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- 1.16. **"Tonne"** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- 1.17. **"Transshipment container"** means a Container discharged from one vessel, stored in CCT and transported through another vessel.
- 1.18. **"VIAN"** means Vessel Identification Advise Number.

**2. GENERAL**

- 2.1.** Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- 2.2.** Containers other than that of standard size requiring special devices / slings / handling will be charged as per 3.5 below. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.
- 2.3.** Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time prevalent on the date of entry of the vessel into the Terminal (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for re-conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- 2.4.** All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- 2.5.** All invoices are issued as due on presentation. Failure to pay may cause a lien to be placed on the goods handled at the Terminal and the responsible party may be denied further use of the Terminal until all outstanding charges have been paid.
- 2.6.** (i). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the CCTL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (ii). The rate of penal interest will be in the range between a minimum of 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India and a maximum of 18% within which the CCTL can choose the rate convenient to their purpose. The penal rate chosen will apply to both the CCTL and the port-users equally.
- (iii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (iv). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CCTL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- 2.7.** (i). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- 2.8.** An LCL Container coming in and going out of the CCT as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.

**3. CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS****3.1. Charges for handling FCL import and export containers and empty containers.****3.1.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges.**

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
<b>Per FCL Container</b>		
- Not exceeding 20' in length	20.48	901.10
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.71	1351.25
- Over 40' in length	40.95	1801.80
<b>Per empty Container</b>		
- Not exceeding 20' in length	20.48	901.10
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.71	1351.25
- Over 40' in length	40.95	1801.80

*Services include handling by quay crane and lashing/unlashing.*

**3.1.2. Transportation from QC to Yard & Vice Versa**

	Rs.
<b>Per FCL Container</b>	
- Not exceeding 20' in length	583.55
- Exceeding 20' and upto 40' in length	875.30
- Over 40' in length	1167.10
<b>Per empty Container</b>	
- Not exceeding 20' in length	289.00
- Exceeding 20' and upto 40' in length	433.50
- Over 40' in length	578.00

*Services include transport to and from the quayside.*

**3.1.3. Handling at Container Yard including lift on/off, delivery / receipt to and from customers.**

	Rs.
<b>Per FCL Container</b>	
- Not exceeding 20' in length	644.95
- Exceeding 20' and upto 40' in length	967.45
- Over 40' in length	1289.90
<b>Per empty Container</b>	
- Not exceeding 20' in length	319.40
- Exceeding 20' and upto 40' in length	479.10
- Over 40' in length	638.80

*Services include lifts at CY for storage and for landing or loading the container from or to customer's vehicle.*

**3.2. Charges for handling LCL import and export container.****3.2.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges.**

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
<b>Per LCL Container</b>		
- Not exceeding 20' in length	20.48	901.10
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.71	1351.25
- Over 40' in length	40.95	1801.80

*Services include handling by quay crane and lashing/unlashing.*

**3.2.2. Handling at Container Yard including lift on/off and transportation to and from CFS**

	Rs.
<b>Per LCL Container</b>	
- Not exceeding 20' in length	2164.50
- Exceeding 20' and upto 40' in length	3246.75
- Over 40' in length	4329.00

Services include transport to CY, CFS, lifts at CY for storage and for landing or loading the container from or to customer's vehicle, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer of data between vessel, CCT and shipping line. Delivery of empty container will be charged a lift on/lift off charges separately.

**3.2.3. Stuffing / destuffing of cargo at the CCT**

	Foreign-going Vessel US \$	Coastal Vessel Rs.
<b>Destuffing/stuffing per container</b>		
- Not exceeding 20' in length	21.25	935.00
- Exceeding 20' and upto 40' in length	31.88	1402.70
- Over 40' in length	42.50	1870.00

- Note:**
1. Services include stuffing or destuffing of LCL containers.
  2. For stuffing/destuffing half-a-container, 50% of the above-mentioned rates will be levied. For this purpose, part stuffing / destuffing of 50% or less than 50% of a container will be treated as half-a-container. If a container is, however to be topped up or stuffed/ destuffed more than 50%, it will be treated as a full container. For customs examination at CFS if only 25% or less than 25% of a container is destuffed/stuffed then charges will be 25% of above mentioned rates.

**3.3. Charges for handling ICD import and export container.****3.3.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges.**

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
<b>Per loaded Container</b>		
- Not exceeding 20' in length	20.48	901.10
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.71	1351.25
- Over 40' in length	40.95	1801.80
<b>Per empty Container</b>		
- Not exceeding 20' in length	20.48	901.10
- Exceeding 20' and upto 40' in length	30.71	1351.25
- Over 40' in length	40.95	1801.80

Services include handling by quay crane and lashing/unlashing.

**3.3.2. Transportation from QC to container Rail Yard & Vice Versa**

	Rs.
<b>Per loaded Container</b>	
- Not exceeding 20' in length	554.40
- Exceeding 20' and upto 40' in length	831.55
- Over 40' in length	1108.75
<b>Per empty Container</b>	
- Not exceeding 20' in length	274.55
- Exceeding 20' and upto 40' in length	411.80
- Over 40' in length	549.10



*Services include transport to container rail yard, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.*

### 3.3.3. Handling at Container Yard including lift on/off at container Rail Yard

	Rs.
<b>Per loaded Container</b>	
- Not exceeding 20' in length	644.95
- Exceeding 20' and upto 40' in length	967.45
- Over 40' in length	1289.90
<b>Per empty Container</b>	
- Not exceeding 20' in length	319.40
- Exceeding 20' and upto 40' in length	479.10
- Over 40' in length	638.80

*Services include lift at container rail yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line*

### 3.4. Charges for handling Transshipment Containers including handling by on board stevedoring labour at Quay side, lashing/unlashing charges

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
<b>Per loaded Container</b>		
- Not exceeding 20' in length	24.57	1081.10
- Exceeding 20' and upto 40' in length	36.85	1621.40
- Over 40' in length	49.14	2162.20
<b>Per empty Container</b>		
- Not exceeding 20' in length	24.57	1081.10
- Exceeding 20' and upto 40' in length	36.85	1621.40
- Over 40' in length	49.14	2162.20

*Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport and, lifts, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.*

**Note:** 1. A transshipment container sent to CFS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate

2. A Shut out charge as per 3.10 shall apply if -

- The vessel nomination is changed; or
- If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed.

### 3.5. Charges for Hazardous Cargo Containers / Over-dimensional Cargo Containers.

A premium of 25% will be levied over the applicable handling charges prescribed above for respective categories of containers.

### 3.6. Charges for Wharfage

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
<b>Per Container (box only)</b>		
- Not exceeding 20' in length	1.17	51.50
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1.76	77.45

- Over 40' in length	2.34	103.00
<b>Per Containerised Cargo</b>	<b>(In Rs)</b>	<b>(In Rs)</b>
- Not exceeding 20' in length	643.50	643.50
- Exceeding 20' and upto 40' in length	965.25	965.25
- Over 40' in length	1287.00	1287.00

- Note:**
1. The charge for containerised cargo in all cases will be in Rupee terms.
  2. The charge for containers in cases of 'foreign arrival' and 'foreign departure' will be in Dollar terms.
  3. The charges for containers in cases of 'coastal arrival' and 'coastal departure' will be in Rupee terms.
  4. Wharfage will be charged on all containers including ICDs, transshipment, LCL and FCL and empty containers.

**3.7. Charges for handling hatch covers for one operation (both opening and closing).**

	<b>Foreign-going Vessel US\$</b>	<b>Coastal Vessel Rs.</b>
Without landing hatch cover on quay	16.38	720.70
With landing hatch cover on quay	40.95	1801.80

**Note:** Half the rate shall be charged if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

**3.8. Charges for shifting containers within vessel (Restows).**

	<b>Foreign-going Vessel US\$</b>	<b>Coastal Vessel Rs.</b>
<b>Within hatch (without landing and reshipping) per container</b>		
- Not exceeding 20' in length	9.95	437.80
- Exceeding 20' and upto 40' in length	14.92	656.50
- Over 40' in length	19.89	875.20
<b>Via Quay (shifted by landing on Quay &amp; reshipping) per container</b>		
- Not exceeding 20' in length	29.25	1287.00
- Exceeding 20' and upto 40' in length	43.88	1930.70
- Over 40' in length	58.50	2574.00

**Note:** No wharfage will be levied on the restow containers and containerised cargo.

**3.9. Reefer related and other General Services**

	<b>Foreign-going Vessel US\$</b>	<b>Coastal Vessel Rs.</b>
a) <b>Pre-trip inspection (including supply of electricity)</b>	30.00	1320.00
b) <b>Connection or disconnection Services On board a Vessel</b>	2.00	88.00
c) <b>Cleaning of Container</b>		
- Not exceeding 20' in length	1.50	66.00
- Exceeding 20' and upto 40' in length	3.00	132.00
- Over 40' in length	4.50	198.00

d)	<b>Supply of electricity (including connection and disconnection, monitoring of temperature at reefer yard) Per container per 8 hours shift or part thereof</b>		
	- Not exceeding 20' in length	6.44	283.40
	- Exceeding 20' and upto 40' in length	9.65	424.60
	- Over 40' in length	12.87	566.30

- Note:** 1. Above tariff does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers. Above charges are also applicable to restow reefer containers.
2. Pre-trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.

### 3.10 Charges for a shut out container / renomination of containers

	<b>Foreign-going vessel US \$</b>	<b>Coastal Vessel Rs.</b>
<b>Per Container</b>		
- Not exceeding 20' in length	22.23	978.10
- Exceeding 20' and upto 40' in length	33.35	1467.40
- Over 40' in length	44.46	1956.25

**Note:** Above charge shall apply where -

- (a) an export container or a transshipment container or a re-export container is shut out and subsequently delivered out of CCT.
- (b) a container is shut out by one vessel and subsequently shipped on another vessel, in addition to the charges for handling by quay crane charges. In this case, the free storage period will be given to the Container in accordance with section 3.11 from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

### 3.11. Charges for Container storage

Sl. No.	Particulars	Foreign-going Vessel			Coastal Vessel		
		Rate per container per day or part thereof (in US \$)			Rate per container per day or part thereof (in Rs.)		
		Upto 20' in length	Above 20' and upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Above 20' and upto 40' in length	Above 40' in length
1.	<b>Import-FCL, LCL &amp; Empty</b>						
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-15 days	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 days	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	Beyond 30 days	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00
2.	<b>Export - FCL &amp; LCL &amp; Empty</b>						
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	5.00	10.00	15.00	220.00	440.00	660.00
	16-30 days	10.00	20.00	30.00	440.00	880.00	1320.00
	Beyond 30 days	20.00	40.00	60.00	880.00	1760.00	2640.00

3.	<b>ICD-Import &amp; Export – Loaded &amp; empty</b> First 15 days 16-30 days 31-45 days Beyond 45 days	Free 5.00 10.00 20.00	Free 10.00 20.00 23.40	Free 15.00 30.00 35.10	Free 220.00 440.00 880.00	Free 440.00 880.00 1029.60	Free 660.00 1320.00 1544.40
4.	<b>Transshipment – Loaded &amp; empty</b> First 30 days 31-45 days 46-60 days Beyond 60 days	Free 5.00 10.00 20.00	Free 10.00 20.00 40.00	Free 15.00 30.00 60.00	Free 220.00 440.00 880.00	Free 440.00 880.00 1760.00	Free 660.00 1320.00 2640.00
5.	<b>Shutout – Loaded &amp; empty</b> First 15 days 16-30 days Beyond 30 days	5.00 10.00 20.00	10.00 20.00 40.00	15.00 30.00 60.00	220.00 440.00 880.00	440.00 880.00 1760.00	660.00 1320.00 2640.00
6.	<b>Change of status to local delivery</b> First 3 days 4-15 days 16-30 days Beyond 30 days	Free 5.00 10.00 20.00	Free 10.00 20.00 40.00	Free 15.00 30.00 60.00	Free 220.00 440.00 880.00	Free 440.00 880.00 1760.00	Free 660.00 1320.00 2640.00

**3.12.1.** Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading / delivery / removal of container.

**3.12.2.** For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays, and the Terminal's non-operating days shall be excluded.

**3.12.3.** Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall loose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.

**3.12.4.** For hazardous container, the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above.

**3.12.5.** The free time and storage rates prescribed in case of ICD containers are applicable only for movement of containers to/from ICDs going by rail only.

**3.12.6.** Normal import containers subsequently changing the mode to either LCL or ICD container will enjoy the free period applicable to local FCL containers.

**3.12.7.** Total storage period for a shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment/delivery.

**3.12.8.** The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
  - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and

- (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

### 3.12.9. Miscellaneous Charges

Sl. No.	Particulars	Rate per Container (in Rs.)	
		Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length
(i).	Fixing/removal of seal	200.00	200.00
(ii).	Lift on/lift off in the CY	643.50	965.25
(iii).	Charges for shifting within the Terminal	877.50	1316.25
(iv).	POD Change	877.50	1316.25
(v).	Additional movement – Terminal to Rail or Rail to Terminal / Charges for extra movement/ transportation	877.50	1316.25
(vi).	Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa	877.50	1316.25
(vii).	Fixing/removal of Hazardous Sticker (per container)	100.00	100.00
(viii).	One Door Open Charges per container	600.00	600.00
(ix).	Cancellation of documents – per EIR	100.00	100.00
(x).	Non-declaration / Mis-declaration of Hazardous containers	3000.00	3000.00
(xi).	On-Wheel Customs inspection (per container)	400.00	400.00

- Note:**
1. Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers.
  2. "One Door Open" Charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (eg. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
  3. "Fixing of Seal"

Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal – by rail/road/sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines.

**4. Fixing/removal of Hazardous Sticker"**

Hazardous sticker indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old sticker on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to CCT to undertake the said activity, within the terminal.

**5. On-wheel Customs inspection**

The on-wheel inspection of a container shall be allowed at the nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stuffing/destuffing, even partially, shall be permitted within the terminal premises.

6. Additional movement – from terminal to rails siding or rail siding to terminal will be applicable for ICD container moved by CCT.

**7. Non-Declaration / Mis-declaration of Hazardous container**

The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to CCT. The above charges are only for non-declaration/mis-declaration of the hazardous nature of the container.

The liabilities and cost towards the consequences arising due to non declaration or mis-declaration shall, however, be on the customer's account.

**3.13. Charges for supply of Fresh Water to shipping alongside the container berths.**

	<i>Foreign-going US\$.</i>	<i>Coastal Rs.</i>
Per 1000 Liters or part thereof	6.79	298.80

**3.14. Charges for clearance of Garbage on-board**

	<i>Rs.</i>
Per 1/2 cubic meter bag	234.00

**4. CHARGES LEVIABLE AT THE CFS****4.1. Storage charges**

<i>Period</i>	<i>Rate per ton or part thereof per day or part thereof (Rs.)</i>
First 3 days	Free
4-10 days	25.00
11 days to 20 days	50.00
21 days to 30 days	75.00
Thereafter	100.00

*Note: For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified Holidays, and the Terminal's non-operating days shall be excluded.*

- 4.2. Charges for Landing from / Loading to vehicle Rs.35/- per ton or part thereof.
  - 4.3. Forklift charges at the request of customer Rs.175 per MT.
  - 4.4. Packing/unpacking charges at the request of the customer Rs.50 per package.
  - 4.5. Admittance and labelling charges for receiving of cargo for stuffing Rs.25 per MT.
  - 4.6. Documentation charges per consignment Rs.50.
  - 4.7. Palletization / Depalletization per pallet Rs.100.
-